

UFS - UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE
CAMPUS LARANJEIRAS
DAU – DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO
ORIENTADORA: Dra. Sarah Lucia Alves França
DISCENTE: Tauan de Santana Gonçalves

**MOBILIDADE E CENTRALIDADE: UMA PROPOSTA DE
INTERVENÇÃO URBANA NA PRAÇA JOÃO XXIII E SEU
ENTORNO, BAIRRO CENTRO, ARACAJU-SE**

Laranjeiras/SE
Março / 2019

TAUAN DE SANTANA GONÇALVES

**MOBILIDADE E CENTRALIDADE: UMA PROPOSTA DE
INTERVENÇÃO URBANA NA PRAÇA JOÃO XXIII E SEU
ENTORNO, BAIRRO CENTRO, ARACAJU-SE**

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado ao Curso de Arquitetura e
Urbanismo da Universidade Federal de
Sergipe, Campus Laranjeiras, como um dos
pré-requisitos para obtenção do grau em
bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

**Orientadora: Prof^a. Dra. Sarah Lúcia
Alves França**

Laranjeiras / SE
Março / 2019

TAUAN DE SANTANA GONÇALVES

**MOBILIDADE E CENTRALIDADE: UMA PROPOSTA DE
INTERVENÇÃO URBANA NA PRAÇA JOÃO XXIII E SEU
ENTORNO, BAIRRO CENTRO, ARACAJU-SE**

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado ao Curso de Arquitetura e
Urbanismo da Universidade Federal de
Sergipe, Campus Laranjeiras, como um dos
pré-requisitos para obtenção do grau em
bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

Aprovado em ____/____/____

Banca Examinadora

Prof. Dra. Sarah Lucia Alves França
Orientadora - UFS

Prof. Dr. César Henrique Matos Silva
Avaliador interno – UFS

Arq. Marianna Martins Albuquerque
Avaliador externo

Arq. Tamyres Fontenele de Freitas Oliveira
Avaliador externo

Laranjeiras/SE
Março / 2019

RESUMO

Este trabalho de graduação se refere a proposta de intervenção urbana e arquitetônica na Praça João XXIII, localizado no Bairro Centro em Aracaju-SE. O trabalho tem como objetivo o projeto de intervenção para a Praça e seu entorno no aspecto da mobilidade urbana e arquitetônica, preservando o patrimônio e as funções de Terminal Rodoviário, ampliando sua capacidade de comportar o número de linhas que chegam diariamente ao Terminal. Inserido na área interna da Praça fica localizado o Terminal Rodoviário Luiz Garcia que recebe diariamente mais de 200 mil pessoas que embarcam e desembarcam na Rodoviária através de linhas que atendem a grande Aracaju e todo o interior do Estado. A atual estrutura física do Terminal não é o suficiente para atender a demanda que ultrapassa seu limite. Diante dessa situação os problemas de mobilidade são recorrentes no local. Outro problema identificado é referente ao entorno da Praça onde alguns espaços com grande potencial para uso encontram-se abandonados. Para propor uma solução projetual de intervenção na Praça João XXIII foram realizadas pesquisas bibliográficas e levantamento de campo com intuito de nortear as propostas a serem apresentadas. Os espaços degradados no entorno da Praça foram propostos usos no âmbito habitacional e comercial além da ampliação de passeios para melhorar a circulação de pedestres. Sendo assim conclui-se que ao longo dos anos o processo de transformação no aspecto urbano e sócioespacial, ocorrido na Praça João XXIII, possibilitou a geração de problemas de cunho social e urbano, impactando principalmente na mobilidade urbana do local.

Palavras – chave: Praça João XXIII ; Intervenção; Terminal Rodoviário ; Mobilidade Urbana.

ABSTRACT

This undergraduate work refers to the proposal of urban and architectural intervention in Praça João XXIII, located in the Bairro Centro in Aracaju-SE. The objective of the work is to intervene in the area of urban and architectural mobility, preserving the heritage and functions of the Bus Terminal, increasing its capacity to accommodate the number of lines that arrive daily at the Terminal. Inserted in the inner area of the Square is the Luiz Garcia Bus Terminal which receives daily more than 200 thousand people who embark and disembark at the Bus Station through lines that serve the great Aracaju and the entire interior of the State. The current physical structure of the Terminal is not enough to meet the demand that exceeds its limit. Faced with this situation mobility problems are recurrent on the spot. Another problem identified is related to the surroundings of the Square where some spaces with great potential for use are abandoned. In order to propose a project intervention solution in Praça João XXIII, bibliographical researches and field surveys were carried out with the purpose of guiding the proposals to be presented. The degraded areas around the Square were proposed uses in the housing and commercial area and the expansion of walks to improve pedestrian circulation. Thus, it is concluded that over the years the process of transformation in the urban and socio-spatial aspect, occurred in Praça João XXIII, allowed the generation of social and urban problems, impacting mainly on the urban mobility of the place.

Key – words: Praça João XXIII; Intervention; Bus Terminal; Urban mobility.

LISTA DE FIGURAS

Figura 01: Estação Central do Brasil. Década de 30.	21
Figura 02: Estação Central do Brasil. Novo prédio construído no período de 1937 a 1943.	22
Figura 03: Situação da Estação Central do Brasil e seu Entorno.	22
Figura 04: Estudo de intervenção na Estação Central do Brasil, escritório de arquitetura CAMPO.	24
Figura 05: Estudo de intervenção no entorno Estação Central do Brasil, escritório de arquitetura CAMPO.	25
Figura 06: Corte longitudinal intervenção na Estação Central do Brasil.	25
Figura 07: Localização de São Leopoldo no estado do Rio Grande do Sul.	27
Figura 08: Implantação do Terminal no município de São Leopoldo.	27
Figura 09: Fachada frontal da Rodoviária de São Leopoldo.	28
Figura 10: Projeto de remodelação da Rodoviária de São Leopoldo.	29
Figura 11: Edificações de valor simbólico no entorno da Rodoviária.	30
Figura 12: Implantação geral do projeto de remodelação da Rodoviária de São Leopoldo.	30
Figura 13: Vista do Terminal Rodoviário e da Praça do Imigrante.	31
Figura 14: Localização do Estado de Sergipe no mapa do Brasil.	32
Figura 15: Localização da cidade de Aracaju no mapa de Sergipe.	33
Figura 16: Planta da cidade de Aracaju. Fevereiro de 1857.	34
Figura 17: Delimitação do bairro Centro. Ano de 2003.....	35
Figura 18: Rua João Pessoa na primeira metade do século XX.	36
Figura 19: Antigas marinetes circulando pelas ruas do Centro de Aracaju na primeira metade do século.....	36
Figura 20: Antiga estação férrea localizada próximo ao antigo porto do Rio Sergipe e Av. Coelho e Campos.	37
Figura 21: Antiga estação férrea localizada na Praça dos Expedicionários no bairro Siqueira Campos.	38
Figura 22: Calçadão da Rua João Pessoa, Centro de Aracaju.	39
Figura 23: Localização da Praça João XXIII no Centro de Aracaju.	40
Figura 24: População acompanhando o desmanche do morro do Bonfim.	41

Figura 25: Linha cronológica do período de construção do Terminal Rodoviário Luiz Garcia.	42
Figura 26: Marinete que fazia a linha Aracaju / Tobias Barreto na Avenida Ivo do Prado. Décadas de 50 e 60.	43
Figura 27: Terminal Rodoviário Luiz Garcia na década de 60.	44
Figura 28: Terminal Rodoviário Governador Luiz Garcia. Aracaju/SE.	45
Figura 29: Palácio do Planalto. Brasília.	45
Figura 30: Hall interno do Terminal.	46
Figura 31: Vista do saguão e do pav. superior do prédio da Rodoviária.	46
Figura 32: Fachada lado leste. Terminal Rodoviário.	47
Figura 33: Antigo supermercado Paes Mendonça que ficava localizado ao Lado da Rodoviária e que hoje se encontra desativado.	48
Figura 34: Fachada do Terminal Rodoviário Governador José Rollemberg Leite.	49
Figura 35: Placa de inauguração da reforma e ampliação do Terminal Rodoviário.	50
Figura 36: Estação Rodoviária Gov. Luiz Garcia na década de 60.	50
Figura 37: Estação Rodoviária Gov. Luiz Garcia início do século XXI.	51
Figura 38: Terminal de Integração na Praça João XXIII.	52
Figura 39: Estação Rodoviária Gov. Luiz Garcia na década de 60.	52
Figura 40: Terminal Rodoviário e Terminal de Integração.	53
Figura 41: Localização do Terminal urbano não integrado na Praça João XXIII.	53
Figura 42: Terminal urbano não integrado localizado na lateral da Rodoviária.	54
Figura 43: Fluxo do trânsito na Praça João XXIII em 2011.	55
Figura 44: Fluxo do trânsito na Praça João XXIII em 2016.	56
Figura 45: Vista da Praça João XXIII e a ocupação do seu entorno com as feiras livres e o comércio ambulante.	57
Figura 46: Levantamento fotográfico na Praça João XXIII.....	58
Figura 47: Uso e ocupação do solo do entorno da Praça João XXIII.	59
Figura 48: Levantamento em campo do uso e ocupação do solo.	60
Figura 49: Manchas de ocupação irregular dos comerciantes.	63
Figura 50: Mapa de gabarito das edificações no entorno da Praça João XXIII.	64
Figura 51: Gráfico referente ao município onde o entrevistado reside.	65
Figura 52: Gráfico referente às atividades exercidas do entrevistado ao vim a capital...65	65
Figura 53: Gráfico referente à frequência com que o entrevistado utiliza o Terminal....66	66
Figura 54: Gráfico referente ao deslocamento do entrevistado ao chegar a capital.66	66

Figura 55: Gráfico referente ao deslocamento do entrevistado ao chegar a capital.	66
Figura 56: Gráfico referente a opinião do público sobre a mobilidade na Praça João XXIII.....	67
Figura 57: Croqui de estudo referente a mudança de fluxo de veículos na Praça.	69
Figura 58: Croqui de estudo referente a volumetria do anexo.	69
Figura 59: Croqui de estudo referente a estrutura da volumetria do anexo.	70
Figura 60: Croqui de estudo em perspectiva da Praça João XXIII.	71
Figura 61: Croqui de estudo em perspectiva da Praça João XXIII.	71
Figura 62: Croqui do estudo de intervenção da Praça João XXIII.	72
Figura 63: Croqui do estudo de intervençãoda Praça João XXIII.	72
Figura 64: Implantação geral da Praça João XXIII. Projeto de Intervenção.	73
Figura 65: Acesso ao do Terminal pelo Largo do INSS. Projeto de Intervenção.	73
Figura 66: Saída de ônibus da Praça João XXIII e acesso as plataformas. Projeto de Intervenção.	74
Figura 67: Locação dos pontos fotográficos. Praça João XXIII.	74
Figura 68: Ônibus estacionados na lateral do Terminal.	75
Figura 69: Ônibus das linhas da grande Aracaju estacionados nas plataformas do Terminal.	75
Figura 70: Vista da ampliação do Terminal. Projeto de intervenção.	76
Figura 71: Vista da ampliação do Terminal com fluxo de veículos.	76
Figura 72: Implantação geral da Praça João XXIII.	77
Figura 73: Vista do Terminal Rodoviário e do Terminal de Integração. Projeto de intervenção.	77
Figura 74: Entrada do Terminal de Integração. Projeto de intervenção.	77
Figura 75: Croqui de ampliação do Terminal. Projeto de intervenção.	78
Figura 76: Croqui da cobertura de ampliação do Terminal.	78
Figura 77: Análise e croqui da cobertura das plataformas.	79
Figura 78: Vista das plataformas e cobertura da ampliação do Terminal.	79
Figura 79: Análise do trecho da Rua Santo Amaro.	80
Figura 80: Calçadão do trecho da Rua Santo Amaro ao lado da Praça. Projeto de intervenção.	80
Figura 81: Áreas no entorno da Praça João XXIII para propostas de intervenção.	81
Figura 82: Área de intervenção localizadas na região do Largo do INSS. Projeto de intervenção.....	82

Figura 83: Vista do ponto de apoio para ônibus na área de intervenção “C”.	83
Figura 84: Localização das lojas.	83
Figura 85: Ônibus em repouso, na área interna da Praça João XXIII.	84
Figura 86: Terminal do Tiete e ponto de apoio.	84
Figura 87: Vista da área de intervenção “C”. Projeto de intervenção.	85

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	11
1. DA PROBLEMATIZAÇÃO ÀS POSSÍVEIS SOLUÇÕES: DEGRADAÇÃO DAS ÁREAS CENTRAIS À POLÍTICA DE REABILITAÇÃO DE CENTROS URBANOS.	14
1.1 Do enobrecimento à degradação das áreas centrais urbanas: uma breve “caminhada” na história.....	14
1.2 Possíveis soluções: discutindo a Política Nacional de Reabilitação de Áreas Centrais Históricas.	17
1.3 Intervenções em Áreas Centrais no Brasil: alguns exemplos de transformações sócioespaciais no Brasil.....	20
1.3.1 Estação Central do Brasil: intervenção no Centro Histórico do Rio de Janeiro.	20
1.3.2 Projeto de Remodelação da Rodoviária de São Leopoldo-RS.	26
2. O CENTRO DE ARACAJU E O TERMINAL RODOVIÁRIO LUIZ GARCIA: HISTÓRIA E TRANSFORMAÇÕES.	32
2.1 Centro Histórico de Aracaju e suas transformações sócioespaciais: do projeto à atualidade.	32
2.2 A Praça João XXIII e o Terminal Rodoviário Luiz Garcia.	39
3.PROPOSTA URBANÍSTICA NO ENTORNO DA PRAÇA JOÃO XXIII.	59
3.1 Configuração sócioespacial da Praça João XXIII e seu entorno: um olhar para as necessidades do local.	59
3.2 Projeto de Intervenção Urbana na Praça João XXIII e no seu entorno.	67
3.2.1 Estudos preliminares.	68
3.2.2 Projeto de Intervenção da Praça João XXIII.	72
4. CONSIDERAÇÕES FINAIS.	86
REFERÊNCIAS.	88
APÊNDICE – Modelo de questionário aplicado.	91
ANEXOS – Projetos.	92

INTRODUÇÃO

Na maioria das cidades brasileiras, os centros urbanos vêm passando por um processo de degradação de seus espaços motivados pela falta de iniciativas que possam reabilitar e requalificar essas áreas, proporcionando novos usos aos imóveis vazios e garantindo vitalidade urbana. Problemas de mobilidade urbana, edificações abandonadas e sem uso, e os conflitos sociais, são exemplos da real situação das áreas centrais das grandes cidades do país.

Exemplos de áreas centrais requalificadas no Brasil podem ser vistos na cidade do Rio de Janeiro, onde o poder público em parceria com a iniciativa privada realizaram um conjunto de ações no Centro da cidade, através de requalificações de áreas degradadas motivado pelos dois grandes eventos esportivos que ocorreram na Capital. Uma dessas ações é o projeto de intervenção arquitetônica e urbanística na Estação Central do Brasil, localizado no Centro do Rio de Janeiro, onde o objetivo do projeto é ligar o espaço urbano do entorno da Estação ao saguão principal do prédio, através de elementos arquitetônicos e urbanísticos que geram equilíbrio visual e preservação da arquitetura original do Edifício. Além de criar eixos de ligações com bairros próximos a Estação com mudanças no desenho urbano das quadras do entorno do prédio. Outro exemplo citado no trabalho é a Estação Rodoviária do município de São Leopoldo no estado do Rio Grande do Sul, localizada no Centro do município. Os problemas de mobilidade, degradação dos espaços vizinhos e os conflitos sociais, mobilizaram o poder público municipal a apresentar um projeto de remodelação para o Terminal e seu entorno, visando à valorização do antigo prédio, criando novas áreas de convívio social e ao mesmo tempo gerando eixos de ligações aos locais de potencial turístico, no entorno da Estação Rodoviária.

O poder público federal, através de políticas públicas voltadas para as áreas centrais do país, atua no sentido de apresentar diretrizes para a realização de intervenções. Nesse trabalho essas diretrizes serão abordadas, a fim de entender as problemáticas e necessidades de transformações nos mais variados aspectos sócioespaciais. Além disso, importante observar exemplos importantes de intervenção urbanística como o projeto da Estação Central do Brasil, localizado no Rio de Janeiro, e a proposta de intervenção para o entorno do Terminal Rodoviário Gov. Luiz Garcia em Aracaju/SE.

A praça João XXIII, localizada no bairro Centro da cidade de Aracaju/SE abriga o Terminal Rodoviário Governador Luiz Garcia. O seu entorno se destaca pelo forte comércio formal e informal que gera uma grande dinâmica de fluxo de pessoas na região. O Terminal, inaugurado no ano de 1962 no Governo de Luiz Garcia (1959 – 1962), atualmente recebe cerca de 230 mil pessoas, que desembarcam e embarcam para o interior do Estado diariamente. Com o passar dos anos as linhas interestaduais e intermunicipais passaram a desembarcar no novo terminal rodoviário, construído na década 70, na zona oeste de Aracaju, mas que atualmente continua a desembarcar no Terminal linhas de todos os municípios do Estado.

Ao longo dos anos de sua existência além da edificação sofrer modificações na sua estrutura física, o seu entorno também sofreu alterações no aspecto urbano que fez com que houvesse uma compressão dos seus espaços acarretando no grande problema de mobilidade no local. Além dos problemas de mobilidade no seu entorno deve ser inserido nesse contexto, os problemas de degradação dos centros que contribui para as transformações ocorridas ao longo dos anos no aspecto sócioespacial da região.

No ano de 2003, o governo do Estado de Sergipe publicou o decreto nº 21766 que declara o tombamento ao Patrimônio Histórico e Artístico de Sergipe a antiga Estação Rodoviária “Governador Luiz Garcia”, dando condições legais para o reconhecimento e importância da historicidade do prédio.

Com isso o objetivo geral desse trabalho de graduação é elaborar uma solução projetual arquitetônico e urbanístico para o entorno do Terminal Rodoviário Governador Luiz Garcia, com o intuito de propor soluções para os problemas de mobilidade no local, através do desenho urbano da área, valorizando os espaços e o patrimônio, mantendo a função do Terminal que representa um grande valor simbólico para o Centro de Aracaju.

Para o desenvolvimento do trabalho foram aplicadas metodologias necessárias para se chegar ao objetivo geral. As metodologias utilizadas foram: levantamento bibliográfico em busca de autores que retratem as temáticas abordadas, como os estudos teóricos sobre os centros urbanos no país, com ênfase no processo de degradação das áreas centrais, patrimônio público, mobilidade urbana; Bibliografias referente à história da cidade de Aracaju e do Terminal Rodoviário, através dos autores locais e regionas;

bem como levantamento de informações em órgãos públicos e instituições afins através de relatórios, estudos, projetos e leis. Também utilizou-se da aplicação de questionários, com o intuito de elencar a opinião do público sobre a importância do Terminal para o seu cotidiano, levantamento cadastral da área, referências envolvendo Terminais de Transporte, além dos problemas identificados no local. Com essas informações reunidas proponho apresentar uma solução projetual para o Terminal Rodoviário Luiz Garcia com ênfase nos problemas de mobilidade e degradação do patrimônio identificados na área.

1. DA PROBLEMATIZAÇÃO ÀS POSSÍVEIS SOLUÇÕES: DEGRADAÇÃO DAS ÁREAS CENTRAIS À POLÍTICA DE REABILITAÇÃO DE CENTROS URBANOS.

1.1. Do enobrecimento à degradação das áreas centrais urbanas: uma breve “caminhada” na história

O desenvolvimento socioeconômico das capitais brasileiras apontou um grande impulso, na segunda metade do século XIX, quando as cidades se tornaram reduto dos negócios e da burguesia dos grandes latifundiários. Com a proclamação da república em 1889, o Brasil viveu uma mudança social e econômica que refletiu, inclusive, nas cidades e nos centros principais. Para Villaça (2001, p. 252), nesse momento,

(...) o Brasil experimentou notável surto de progresso e grandes transformações sociais. Ao mesmo tempo que decaía o patriarcalismo rural, expandia-se o cultivo do café (já com o trabalho assalariado dos imigrantes) e desenvolvia-se o capitalismo, a burguesia urbana, os transportes e a indústria.

Diante disso, o comércio ganhou força com os investimentos capitalistas nas cidades e o modo de comercialização mudou, com surgimento dos centros comerciais. Villaça (2001, p. 252) aponta que,

(...) é a urbanização, do ponto de vista da crescente transferência para a cidade, de funções outrora desempenhada na casa. Chegava ao fim a fase em que as grandes compras, como as de móveis e utensílios domésticos, eram feitas individualmente, por encomenda à casa importadora.

Diante desses acontecimentos, as transformações no sistema capitalista que refletiu na sociedade foram acompanhadas pelo desenvolvimento sócioespacial especificamente nos centros urbanos. O desenvolvimento industrial, junto à mecanização da agricultura, acarretou um aumento da população urbana, que conseqüentemente, ocasionou transformações no comércio gerado pelo aumento do consumo. Esse fato contribui para o crescimento nas áreas centrais, especialmente, nas grandes capitais. Importante apontar que “a urbanização iniciou-se com a migração dos camponeses para as cidades, em busca de melhor qualidade de vida, emprego e salários, devido ao processo de industrialização nas capitais”. (MALTA, 1999 apud FARIAS, 2016, p.18,)

O que ocorreu é que o processo de expansão das cidades direcionou e ainda tem direcionado a produção de moradia, sobretudo voltada para classe de baixa renda, para as regiões periféricas ou mesmo em direção às regiões metropolitanas, fomentado pelas políticas do Banco Nacional de Habitação – BNH, a partir da década de 60 (FRANÇA, 2016).

Já a população de classe alta que habitava os centros urbanos se deslocou, em meados do século XX, para novos bairros elitizados, em locais afastados do centro, com amenidades, naturais ou construídas, como equipamentos coletivos, em busca de melhor qualidade de vida (VILLAÇA, 2001).

Paralelo a esses acontecimentos, apontou-se o fortalecimento dos setores comercial e de serviços públicos e, conseqüentemente, as camadas populares foram atraídas para o Centro em busca de consumo, serviços e emprego, gerando mudanças sócioespaciais nas regiões centrais. Sobre isso, Villaça aponta que,

caminhando na direção dos bairros das camadas de alta renda, os centros principais foram deixando vaga uma retaguarda abandonada, voltada para as grandes regiões populares. Essa parte passou então a ser ocupada pelo comércio e serviços destinados ao atendimento das camadas populares. (VILLAÇA, 2001, p. 283).

O deslocamento das classes populares para os centros urbanos, atraídos pelo comércio e serviços, se intensificou nas grandes capitais, a exemplo de São Paulo, estendendo-se para à maioria das áreas centrais do país. Segundo Villaça (2001, p. 283),

Aquilo a que se chama ideologicamente de “decadência” do centro é tão-somente sua tomada pelas camadas populares, justamente sua tomada pela maioria da população. Nessas condições, sendo o centro realmente da maioria, ele é centro da cidade.

Na segunda metade do século XX, surgiram, nas grandes capitais, subcentros, que concentram, em um determinado local, o comércio varejista e serviços, em menor escala, atendendo ao público local onde está situado. Esse fator é refletido no deslocamento da população local ao centro principal, que ocorre com menos frequência, devido à aproximação dos serviços contidos nos subcentros (VILLAÇA, 2001)

Importante frisar o conceito de subcentro de Villaça (2001, p.293), como uma

réplica em tamanho menor do centro principal, com o qual concorre em parte sem, entretanto, a ele se igualar. Atende aos mesmos requisitos de otimização

de acesso apresentados anteriormente para o centro principal. A diferença é que o subcentro apresenta tais requisitos apenas para uma parte da cidade, e o centro principal cumpre-os para toda cidade.

Outro fator importante a ser levantado foi o surgimento dos *shopping centers* na década de 70-80, que ocorreu a polarização socioespacial das cidades. Localizados, em sua maioria, em regiões nobres, distante do centro, os shoppings se constituem como “subcentros privados e fechados”. “Esses tipos de estabelecimentos têm em comum com as áreas comerciais diversificadas tradicionais – os subcentros” (VILLAÇA, 2001, p.303).

Neste caso, a população de alto poder aquisitivo que, até o final do século XX frequentava com maior intensidade às áreas centrais em busca de consumo e serviços, passaram a frequentar novos centros comerciais situados em bairros elitizados, próximos as suas moradias e dotadas de mais conforto, como estacionamento. Esse fator desencadeou uma valorização no entorno, e a construção dos shoppings contribuiu para a produção do capital imobiliário e, conseqüentemente, para acirrar a segregação socioespacial. Segundo Silva (2014, p. 77),

(...) Característico deste tipo de centralidade são os grandes equipamentos urbanos como shopping centers e as avenidas comerciais baseadas no automóvel, onde inexistia uma vida pública associada à escala do pedestre ou onde ela está subordinada a interesses corporativos privados, como no caso dos shopping centers.

Assim, com o crescimento das cidades e o surgimento de novas áreas residenciais e de novos subcentros, as áreas centrais apontaram um esvaziamento de algumas edificações, principalmente de prédios residenciais, mas também daqueles que abrigavam empresas e instituições públicas e privadas, que tem sido transferidas para outras localidades, tornando-as abandonadas e sem uso (MINISTÉRIO DAS CIDADES (2008).

Nesse sentido, percebe-se que o Estado tem papel fundamental na contribuição desse processo, sendo visível o esvaziamento das áreas centrais, como consequência da “construção de centros administrativos, fóruns, prefeituras, etc. fora dos centros principais e na direção e até dentro das áreas residenciais nobres da cidade” (VILLAÇA, 2001, p. 277).

No entanto, verifica-se que mudanças de usos e atividades associada à saída dos moradores foram fatores que contribuíram para a degradação dos centros urbanos. Durante à noite, final de semana e feriados, as pessoas não circulam pelos espaços públicos, ocasionado pela falta de uso de estabelecimentos que só funcionam durante o horário comercial. Isso gera outros problemas de caráter social, visíveis na maioria das cidades brasileiras, referente a segurança pública.

Assim, todo esse processo de deterioração do centro, gerado pela migração das classes de média e alta renda para outros bairros da cidade, resulta na tomada dessa área pelas camadas populares, conforme assegura Villaça (2001). O Estado e a iniciativa privada são os protagonistas na dinâmica espacial das cidades, tendo influência direta nos reflexos gerados nas transformações ocorridas nos centros ao longo dos anos.

Importante frisar que

o controle (através do domínio do Estado e do mercado) que as classes de mais alta renda exercem sobre o espaço urbano e sobre o sistema de locomoção constitui-se na força preponderante da estruturação do espaço intra-urbano, inclusive no desenvolvimento dos subcentros, nos deslocamentos espaciais dos centros principais e na chamada deterioração ou declínio. (VILLAÇA, p.278)

Diante de todo esse cenário que atinge a maioria dos centros das cidades brasileiras, apontou-se a necessidade de realizar ações e iniciativas de requalificar áreas degradadas. Intervenções em áreas centrais foram realizadas em cidades como Salvador, Recife, Rio de Janeiro e São Paulo, cujas “antigas áreas industriais, terrenos vagos e áreas decadentes deram lugar a grandes complexos imobiliários, que passaram a representar uma nova centralidade urbana pós-moderna” (NOBRE, 2001, p.3 apud GADENS, 2010, p.32). É o que será abordado no item adiante.

1.2.Possíveis soluções: discutindo a Política Nacional de Reabilitação de Áreas Centrais Históricas

O cenário de degradação das áreas centrais nas médias e grandes cidades brasileiras tem gerado debates referente às iniciativas a serem tomadas para solucionar esse problema. O papel do Estado é de fundamental importância para promover ações, juntamente com a iniciativa privada, que possam solucionar e reverter o a degradação das áreas centrais históricas. Segundo Santana (2006, p. 47),

(...) nesse contexto, surgem os projetos de revalorização dos centros históricos, com o objetivo de habilitar essas áreas para o padrão de consumo então vigente. No entanto, apesar de estarmos tratando dos centros históricos nas cidades brasileiras, nem todos são iguais, necessitando de conhecimento específico e tratamento distinto para cada situação de reabilitação, inclusive a de uso residencial utilizada como elemento dos processos de intervenção.

Umas das iniciativas mais recentes do poder público para dar mais usos aos espaços abandonados nessas áreas é o Programa de Reabilitação de Áreas Centrais, criado em 2003, pelo Ministério das Cidades, dentro de sua política urbana e serve de

(...) instrumento para garantir o uso e a ocupação democrática e sustentável dos centros urbanos, assim como a preservação do patrimônio cultural e ambiental. Ele deve também estimular a diversidade funcional, recuperar atividades econômicas e buscar a complementaridade entre os diferentes usos. (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2008, p.13)

Segundo Vaz, Rezende, Machado (2012, p.19), dentro desse contexto de Reabilitação Urbana pode-se destacar que o processo de revitalização e requalificação, para áreas não residenciais e com atividades em declínio, deve ser orientado para revitalização, já o processo de requalificação é voltado para áreas não residenciais abandonadas, adaptando suas funções ao contexto atual. Assim, nesse trabalho, o termo Reabilitação Urbana se encaixa corretamente e será utilizado na explanação adiante.

Descrito na Carta de Lisboa, onde segundo Vaz, Rezende, Machado (2012, p.19) afirmam que o termo Reabilitação Urbana foi descrito na Carta de Lisboa, e se constitui

(...) numa estratégia de gestão urbana que procura requalificar a cidade existente através de intervenções múltiplas destinadas a valorizar as potencialidades sociais, econômicas e funcionais a fim de melhorar a qualidade de vida das populações residentes; isso exige o melhoramento das condições físicas do parque construído pela sua reabilitação e instalação de equipamentos, infraestruturas, espaços públicos, mantendo a identidade e as características da área da cidade a que dizem respeito.

De acordo com o Programa de Reabilitação do Ministério das Cidades (2008), o conceito de reabilitação urbana, significa reorganizar as atividades, capacitando novamente ao espaço, juntamente com o poder público e a iniciativa privada, através de ações que preservam as funções existente em um determinado local da cidade. Nos espaços abandonados e degradados a intervenção consiste na requalificação dessas áreas.

Seguindo esse conceito citado acima, uma das ações promovidas pelo Programa de Reabilitação consiste no incentivo do uso habitacional em prédios abandonadas do

centro, que possam ser requalificadas e readequados para esse uso. Isso deve ser realizado a fim de “estimular a ocupação diversificada dos centros, sobretudo o uso habitacional, através da utilização de imóveis ociosos, da readequação dos espaços públicos, dos equipamentos, da infraestrutura” (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2008, p.30).

O centro da cidade guarda um grande acervo histórico que representa a sua identidade, que é marcada através da sua arquitetura, configuração urbanística e na cultura de sua população. Essas características representam o patrimônio histórico local que deve ser preservado como forma de garantir a identidade socioespacial do centro e que faz parte das diretrizes estabelecidas pelo programa.

As intervenções atribuídas ao patrimônio têm o objetivo de garantir a preservação das potencialidades locais que identifique a evolução histórica da cidade. O setor turístico é o mais beneficiado na maioria das intervenções em centros históricos, o que contradiz a respeito das diretrizes abordada no programa, pois “é incompatível com a transformação dos sítios reabilitados, em cenários para turistas ou com a ideia de que todos os imóveis restaurados devem torna-se museus ou ateliês” (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2008, p.30). A *museificação* dessas áreas mostra que esta não é a solução principal para reabilitar ou revitalizar o centro. Conforme Junior (2006, p.11):

(...) é fundamental, do ponto de vista do imaginário urbano indagar no âmbito dos processos de transformações urbanas que memória pretende-se preservar dos lugares em transformações e qual o sentido de serem introduzidos novos valores e hábitos culturais aos espaços coletivos.

A conservação do patrimônio cultural e ambiental dos centros urbanos e a ação conjunta do poder público juntamente com a iniciativa privada, no âmbito de promover investimentos no reaproveitamento de edificações, melhorias e manutenção da infraestrutura, dos serviços e equipamentos públicos é umas diretrizes estabelecidas pelo Plano de Reabilitação de Áreas Centrais Urbanas.

São os princípios iniciais da execução desse trabalho com relação à conservação do patrimônio, somado com as teorias de conservação do patrimônio que vai auxiliar no conceito de intervenção no entorno dos edifícios históricos, sendo o Terminal Rodoviário Luiz Garcia uma edificação histórica com traços da arquitetura modernista e

tombado como patrimônio cultural do estado, através do decreto 21766, de 9 de abril de 2003.

(...) Declara de interesse público para fins de inscrição e tombamento ao Patrimônio Histórico e Artístico de Sergipe, a preservação do prédio da antiga Estação Rodoviária “ Governador Luiz Garcia”, localizado na Cidade de Aracaju. (GOVERNO DE SERGIPE, DECRETO Nº 21766, DE 9 DE ABRIL DE 2003)

Esse decreto reforça a importância histórica do Terminal que até os dias atuais atua de forma ativa em sua principal função, mas que para o olhar da população o seu significado histórico passa despercebido.

Com relação as iniciativas em propor uma intervenção em locais tombados, alguns estados, a exemplo de São Paulo, propõem legislação própria para esse assunto (MENESES, [2010?], p.42). No aspecto geral, segundo o mesmo autor ([2010?], p.42), dois pontos são de fundamental importância para o tombamento estadual, “tombamento como pré-requisito. A lei estadual reproduzindo sua congênere federal, faz derivar do tombamento já plenamente consumado as obrigações impostas aos interessados em obras no entorno”. A Visualidade , que segundo o mesmo autor ([2010?],p.42), “acesso necessário para a fruição do bem, em particular dos diversos valores que especificamente tenham sido declarados como razão para a ação protetora do estado”.

A proposta de intervenção urbana na Praça João XXIII, onde o Terminal Rodoviário está inserido, tem como um dos focos o Patrimônio, que deve ser considerado para que possa ter um equilíbrio dos elementos a serem propostos de forma a preservar a historicidade do local. Segundo Meneses ([2010?], p.42),

é necessário, de um lado, que a intervenção urbanística dos órgãos de patrimônio cultural se faça nos limites estritos do horizonte da preservação dos bens a proteger e, de outro, que se procure ativamente contribuir para o objetivo maior, introduzindo sua perspectiva própria nas diversas instâncias de tratamento dos problemas urbanísticos.

1.3. Intervenções em Áreas Centrais no Brasil: alguns exemplos de transformações sócioespaciais no Brasil.

1.3.1. Estação Central do Brasil: intervenção no Centro Histórico do Rio de Janeiro

A Estação Central do Brasil, que já foi denominada de Estação D. Pedro II, em homenagem ao Imperador do Brasil, fica localizada no centro da cidade do Rio Janeiro. Segundo Lucena (2015), em 1855 iniciou-se sua construção, com a demolição da igreja de Santana e foi inaugurada apenas em 1858, por D. Pedro II, sendo de grande importância no período do império para a ligação das províncias de São Paulo e Minas Gerais, grandes produtoras de café e leite, a província do Rio de Janeiro (Figura 01).



Figura 01: Estação Central do Brasil. Década de 30.

Fonte: <https://diariodorio.com/historia-da-central-do-brasil/>. Acessado em 08/08/2018

No período conhecido como Estado Novo (1937 – 1946), a Estação foi demolida para ser erguido um novo prédio, com características modernas para o período, e de estilo arquitetônico Art Déco, a Central do Brasil, sendo uma das obras mais importantes deste período (Figura 02). Sturm (2012, s.p.), destaca que “a composição em estilo aerodinâmico e o coroamento escalonado da torre são de autoria de Roberto Magno de Carvalho e de dois arquitetos do escritório Robert Prentice, os húngaros Gèza Heller e Adalberto Szilard”.

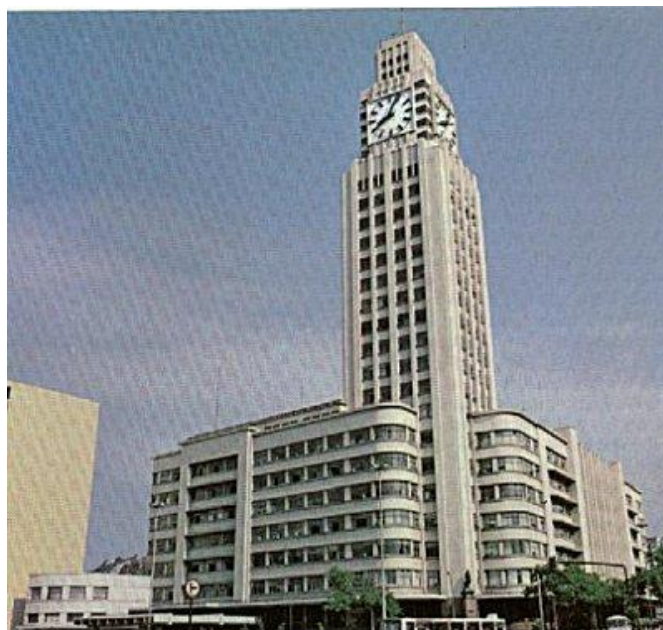


Figura 02: Estação Central do Brasil. Novo prédio construído no período de 1937 a 1943.
 Fonte: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_linha_centro/dpedro.htm. Acessado em 08/08/2018

A edificação representa um grande valor simbólico, sendo um dos cartões postais da cidade. Atualmente, a Estação atende as linhas ligando o centro às regiões da Zona Norte, Zona Oeste e Baixada Fluminense. Em seu entorno estão localizadas outras edificações históricas, a exemplo do Palácio Duque de Caxias e o Arquivo Nacional, além da Praça da República, que se apresenta como uma grande área verde situada no centro. Ao lado da Estação está localizada a Avenida Presidente Vargas, via de grande tráfego de veículos que corta o centro e atende, inclusive, a Estação Central do Brasil (Figura 03).



Figura 03: Situação da Estação Central do Brasil e seu Entorno.
 Fonte: Elaboração do autor. Imagem: Google Earth. Acessado em 09/08/2018

Como a maioria de outras áreas centrais, o centro histórico do Rio de Janeiro passou por grandes transformações ao longo dos anos, relacionadas com a evolução política e administrativa do país e do estado. Segundo Vaz *et al.* (2012, p.96),

Capital Federal por três séculos (1763-1960); Estado da Guanabara (1960-1975), com a transferência da capital para Brasília, em 1960; município e capital do Estado do Rio de Janeiro. Assim, o espaço urbano carioca teve seu ordenamento urbanístico regulado, sucessivamente, ao nível federal, estadual e, agora, municipal.

Todo esse processo resultou em um grande acervo patrimonial para a cidade, gerando um grande potencial histórico para o centro. A estação Central do Brasil agrega esse potencial por estar localizada em uma área histórica central, onde em seu entorno estão localizadas edificações, praças, ruas e avenidas que remetem ao passado e que gera um contraste do novo com o antigo.

A escolha do Rio de Janeiro para sediar grandes eventos mundiais, como a Copa do Mundo 2014 e os Jogos Olímpicos do Rio 2016, mobilizou o poder público juntamente com a iniciativa privada para propor estudos e obras de intervenção em algumas áreas incluindo a Central do Brasil.

Uma das propostas conceituais de intervenção na Estação Central do Brasil são de autoria do escritório de arquitetura CAMPO. Contratado pela organização não-governamental, Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP, sigla em inglês), o projeto datado de 2010, aborda propostas com o intuito de juntar o novo com o antigo de forma equilibrada preservando patrimônio da edificação e mantendo a função original do prédio, de grande potencial para a história e mobilidade urbana da cidade.

Uma das propostas apresentada pelo escritório CAMPO, busca propor a extensão do saguão da estação para o exterior do prédio, ou seja, para a rua, abordando o conceito do espaço público adentrando na edificação. Segundo Duarte *et al.* (2010, s.p.), “Ao invés de reforçar os limites da estação, em contraste com os espaços públicos dos arredores, este projeto projeta o saguão da estação para o exterior e o espaço da rua para o interior: exo-e endo”. Essa conexão do saguão da Estação com o exterior segue uma linguagem da herança dos cinco pontos da arquitetura modernista defendida por Le Corbusier, onde em um desses pontos, ele defende que as construções suspensas por pilotis criam uma relação do espaço interno e externo (Figura 04).



Figura 04: Estudo de intervenção na Estação Central do Brasil, escritório de arquitetura CAMPO.
Fonte: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/10.111/3614>. Acessado em 10/08/2018.

O estudo de intervenção observa a monumentalidade do prédio, além do equilíbrio das suas dimensões em relação ao seu entorno. O prolongamento das marquises, que se originam na Estação até a Avenida Presidente Vargas, atua como transição para os usuários do transporte público que necessitam fazer o deslocamento para outras regiões utilizando o transporte viário ou ferroviário. Assim, aponta-se que, segundo Duarte *et al.* (2010,s.p.) “a grande marquise passa a conectar fisicamente todas as estações de diferentes meios de transporte no nível da rua, criando um saguão ao ar livre que permite que a travessia da avenida Presidente Vargas se torne mais confortável aos pedestres”.

Com o propósito de ligar as áreas próximas da Estação, o tecido do seu entorno, segundo o estudo proposto, apresenta modificações que possibilitem a ligação da Estação com novos espaços projetados e a comunidade próxima existente. A intervenção na edificação ultrapassa os limites de sua construção, mantendo o conceito de conexão do espaço interno com o externo da edificação (exo e endo). Sendo assim, segundo Duarte et al. (2010, s.p.), “ com o objetivo de reforçar a conectividade com as comunidades existentes nas proximidades da Central do Brasil, a estação foi repensada de modo que passe a ter uma representação local mais ativa” (Figura 05).



Figura 05: Estudo de intervenção no entorno Estação Central do Brasil, escritório de arquitetura CAMPO.
 Fonte: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/10.111/3614>. Acessado em 10/08/2018

Outros elementos são incorporados a proposta de intervenção como a passarela subterrânea que atravessa a Av. Presidente Vargas, a urbanização e paisagismo da Av. Presidente Vargas, o elevador ligando a comunidade às imediações da Estação, além das ampliações internas na Estação.

A imagem abaixo (Figura 06) representa o corte longitudinal do projeto de intervenção da Estação. Onde pode ser observada a passarela subterrânea que atravessa a Avenida Presidente Vargas e o elevador ligando a comunidade às imediações da Estação.



Figura 06: Corte longitudinal intervenção na Estação Central do Brasil
 Fonte: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/10.111/3614>. Acessado em 10/08/2018.

A importância da Estação para o transporte público do Rio Janeiro, além de seu valor histórico e cultural para cidade, abarca também um equipamento central de mobilidade da população que utiliza o transporte ferroviário para se deslocar para outras regiões.

O projeto de intervenção apresentado não só permite que a função do prédio seja preservada e restaurada, como também amplia suas dimensões com o acréscimo de elementos arquitetônicos e urbanísticos que possa gerar uma interação da edificação com o seu meio externo proporcionando uma presença mais ativa no cotidiano da população. Segundo Duarte *et al.* (2010, s.p.), “a Estação Central do Brasil deixa de ser somente um hub de transporte para expandir o seu escopo e se tornar um aglomerado urbano que estabelece um cenário balanceado para a coexistência de intensas atividades ao nível da rua e transporte público de alto desempenho”.

No âmbito arquitetônico a edificação histórica será mantida e restaurada. Segundo Sturm (2012, s.p.),

ali que serão recuperados as gravuras e os afrescos que decoram as paredes em pé-direito alto, como a pintura que homenageia o engenheiro Cristiano Benedicto Ottoni, o primeiro diretor da Estrada de Ferro D. Pedro II. Ali também passarão por um cuidado especial o piso de granito, as paredes de mármore que emolduram os guichês das antigas bilheterias e as escadarias do salão principal, protegidas por grades de ferro batido.

As propostas de intervenção na Estação Central do Brasil é uma das referências que proponho para o projeto de intervenção no Terminal Rodoviário Luiz Gracia, principalmente no aspecto urbano através das propostas de intervenção urbanísticas. Outro item a ser também considerado é a valorização do Patrimônio devido o prédio ser um edifício histórico e tombado.

1.3.2 Projeto de Remodelação da Rodoviária de São Leopoldo-RS.

O município de São Leopoldo fica localizado na Região Metropolitana de Porto Alegre no estado do Rio Grande do sul. Segundo último censo do IBGE (2010), o número de habitantes no município corresponde a 214.087. A estação rodoviária do município fica localizada na Av. Dom João Becker, S/N, Bairro Centro e atendem as linhas intermunicipais e interestaduais.



Figura 07: Localização do município de São Leopoldo no estado do Rio Grande do Sul.

Fonte: Elaboração do autor. Imagem:

https://pt.wikipedia.org/wiki/S%C3%A3o_Leopoldo#/media/File:RioGrandedoSul_Municip_SaoLeopoldo.svg. Acessado em 19/04/2019.

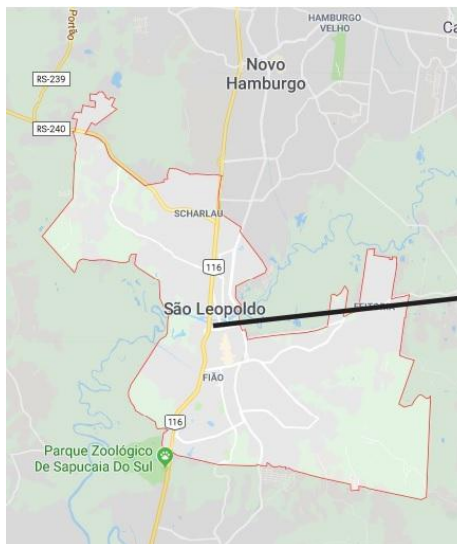


Figura 08: Implantação do Terminal no município de São Leopoldo.

Fonte: Elaboração do autor. Imagem: <https://Google maps>. Acessado em 19/04/2019.

Diariamente circulam pela Rodoviária cerca de cinco mil pessoas e 595 ônibus (ROHR, 2018, s.p). Segundo o projeto apresentado pela prefeitura do município de Leopoldo para a remodelação da área, o prédio existente da Estação foi inaugurado no ano de 1961.



Figura 09: Fachada frontal da Rodoviária de São Leopoldo.

Fonte: http://acistsl.com.br/portal/wp-content/uploads/2018/06/23.05.2018_APRESENTACAO-PROJETO-RODOVIARIA-ABRIL.pdf. Acessado em 19/04/2019.

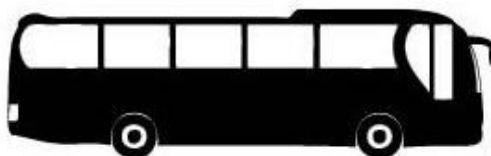
No ano de 2018 a prefeitura do Município apresentou o projeto, datado de 2017, de remodelação da Rodoviária e o seu entorno. De autoria da arquiteta Glaci Rambo, o projeto apresentado tem como objetivo valorizar o patrimônio histórico, aumentar a segurança e criar áreas de convivência. Segundo a Prefeitura, a ideia é reduzir os conflitos entre pedestres e veículos, aproveitando o potencial do antigo Terminal; aumentar os espaços para as linhas de ônibus que atendem a Rodoviária; criar espaços de circulação e convivência para o público que frequenta o local. Segundo Rohr (2018.s.p.), “uma parte da rodoviária atual será demolida, outra será reformada e outra construída”. Com isso a proposta apresentada resulta na combinação do novo com o antigo através da preservação do antigo prédio da Rodoviária e a ampliação do Terminal, que envolve a criação de uma área de comércio, administração, salas de espera e do novo terminal de embarque (Figura 10). O projeto engloba uma área de 22.616,38m² de terreno e 9.971,07m² de área construída. Para reforma e ampliação de acordo com o projeto, 1.107,73m² envolve a demolição de lojas e lanchonetes; 1.641,91m² refere-se a construção de lojas, lanchonetes e restaurantes; 486,60m² refere-se a reforma da edificação existente do Terminal Rodoviário.



O dia da Rodoviária em números

28 empresas de ônibus

- 1 urbana
- 8 metropolitanas
- 13 intermunicipais
- 6 interestaduais



05h às 00:00

Média de embarques: 2 mil
Desembarques: 1,5 mil
3500 pessoas circulando por dia
595 horários por dia. 595 ônibus entrando no terminal rodoviário



Figura 10: Projeto de remodelação da Rodoviária de São Leopoldo.

Fonte: https://www.jornalvs.com.br/_conteudo/2018/06/noticias/regiao/2278954-projeto-de-reforma-da-rodoviaria-tem-aprovacao-dos-lojistas-de-sao-leopoldo.html. Acessado em 19/04/2019.

Outro destaque é o entorno da área do Terminal onde a proposta de remodelação engloba também na valorização das edificações históricas, de funções públicas e monumentais do entorno (Figura 11).

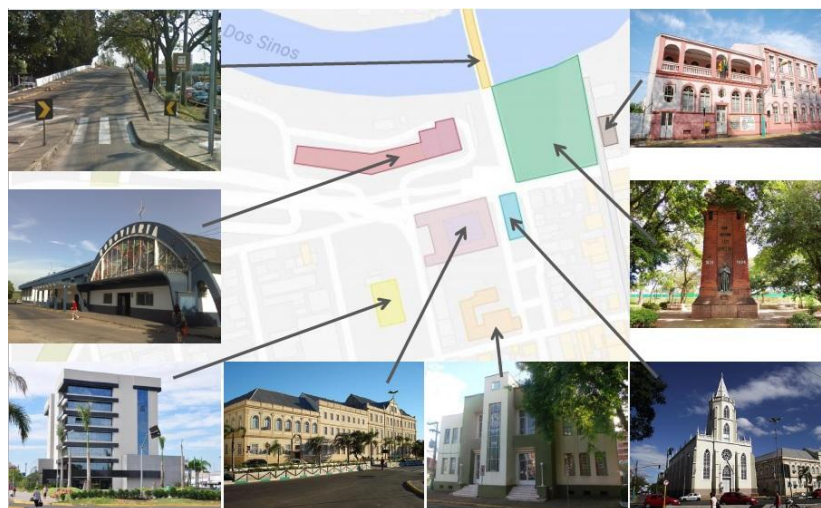


Figura 11: Edificações de valor simbólico no entorno da Rodoviária .

Fonte: http://acistsl.com.br/portal/wp-content/uploads/2018/06/23.05.2018_APRESENTACAO-PROJETO-RODOVIARIA-ABRIL.pdf. Acessado em 19/04/2019.

O fluxo viário do Terminal é estudado de forma a garantir a separação dos espaços destinados a circulação de veículos e pedestres. O trajeto dos ônibus é redefinido e as áreas no entorno do antigo prédio da Rodoviária passa a ser destinadas ao tráfego de pessoas (Figura 12).



Figura 12: Implantação geral do projeto de remodelação da Rodoviária de São Leopoldo .

Fonte: http://acistsl.com.br/portal/wp-content/uploads/2018/06/23.05.2018_APRESENTACAO-PROJETO-RODOVIARIA-ABRIL.pdf. Acessado em 19/04/2019.

Com a ampliação das áreas de circulação de pedestres são criados eixos de ligação que integram a área do Terminal ao seu entorno a exemplo da Praça do Imigrante (Figura 13) e a prefeitura, esse último através de uma passarela projetada (Figura 10).

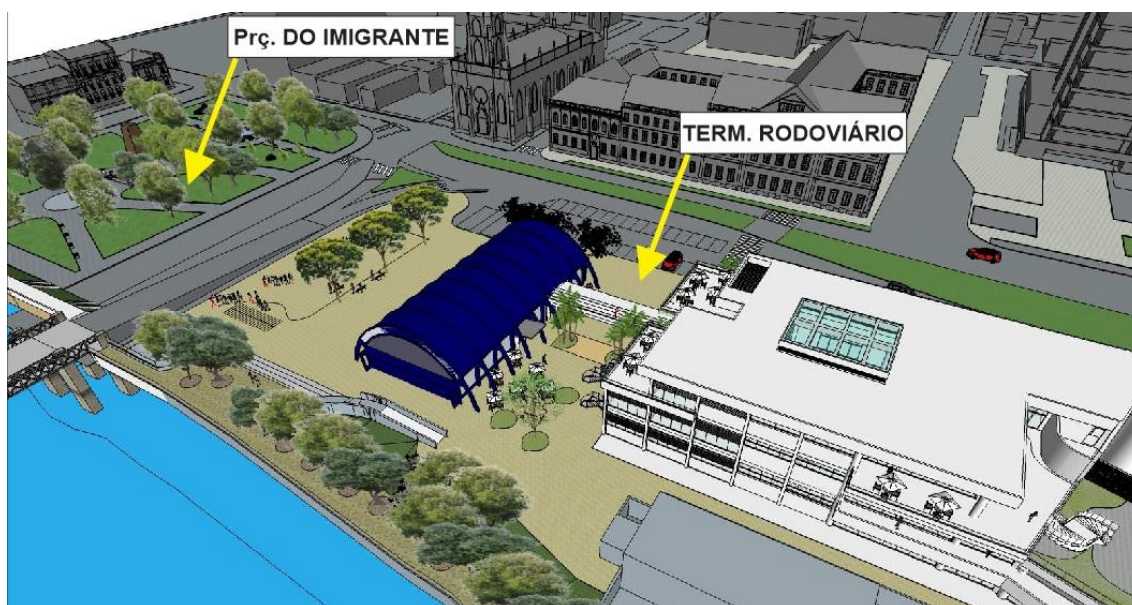


Figura 13: Vista do Terminal Rodoviário e da Praça do Imigrante.

Fonte: Elaboração do autor. Imagem: https://acistsl.com.br/portal/wp-content/uploads/2018/06/23.05.2018_APRESENTACAO-PROJETO-RODOVIARIA-ABRIL.pdf.
Acessado em 19/04/2019.

Os dois exemplos aqui citados, a Estação Central do Brasil e a Rodoviária de São Leopoldo, são as referências projetuais utilizadas para o desenvolvimento do projeto de intervenção urbana e arquitetônica para a Praça João XXIII. As duas situações se assemelham por estarem localizadas nos centros de suas respectivas cidades e que os projetos de intervenções para essas áreas envolvem a valorização do Patrimônio e de suas funções.

2 O CENTRO DE ARACAJU E O TERMINAL RODOVIÁRIO LUIZ GARCIA: HISTÓRIA E TRANSFORMAÇÕES

2.1 Centro Histórico de Aracaju e suas transformações sócioespaciais: do projeto à atualidade

Aracaju é a capital do Estado de Sergipe que fica localizado na Região Nordeste do Brasil (Figura 14). Sua população segundo o censo 2010 do IBGE corresponde a 571.149 habitantes.



Figura 14: Localização do Estado de Sergipe no mapa do Brasil.

Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/Sergipe#/media/File:Sergipe_in_Brazil.svg. Acessado em 11/08/2018

Sua fundação corresponde a 1855, ano em que o presidente da província Inácio Barbosa decretou a transferência da antiga capital, São Cristovão, para Aracaju. Segundo Silva (2014, p. 100), “Aracaju nasceu sob a égide de “novo” e do progresso. É fundada em 1855 em oposição ao “velho”, representado pela antiga capital da província de Sergipe, São Cristovão”. A escolha da nova capital foi motivada, principalmente, pela aproximação com o mar, que facilitava o escoamento da produção açucareira daquela época (Figura 15).



Figura 15: Localização da cidade de Aracaju no mapa de Sergipe.

Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/Aracaju#/media/File:Brazil_Sergipe_Aracaju_location_map.svg.

Acessado em 11/08/2018

Nogueira (2006, p.139) afirma que

A implantação de Aracaju surgiu, dentre outros fatores, pelas pressões de se construir um porto na boca do estuário do Rio Sergipe para a troca e venda de mercadorias que vinham nas embarcações, já que o comércio era realizado, em grande parte, através das bacias hidrográficas do país.

O bairro Centro tem sua origem relacionada com o surgimento da nova capital da Província de Sergipe. Nos meses que antecederam o decreto de 1855, Inácio Barbosa criou medidas para iniciar a transferência da capital, como a criação da “Transferência da Mesa de Rendas, da Alfândega, criação de uma Agência dos Correios e outras medidas indicam claramente as intenções do governo” (MELINS, 2015, p. 21). Com essas ações, as primeiras edificações da administração pública foram erguidas na nova capital.

O desenho urbano que lembra um tabuleiro de xadrez é de autoria do Engenheiro Sebastião José Basílio Pirro (Figura 16). De acordo com Nogueira (2006, p.141),

A capital surge a partir de um projeto idealizado pelo engenheiro Sebastião Basílio Pirro, que na sua concepção baseava-se numa retícula quadriculada, ortogonal, do tipo “tabuleiro de xadrez”. e carregava a concepção de um

sentido mais progressista para a nova capital, em contrapartida à “velha” cidade colonial de São Cristóvão, com suas ruas sinuosas e espontâneas.

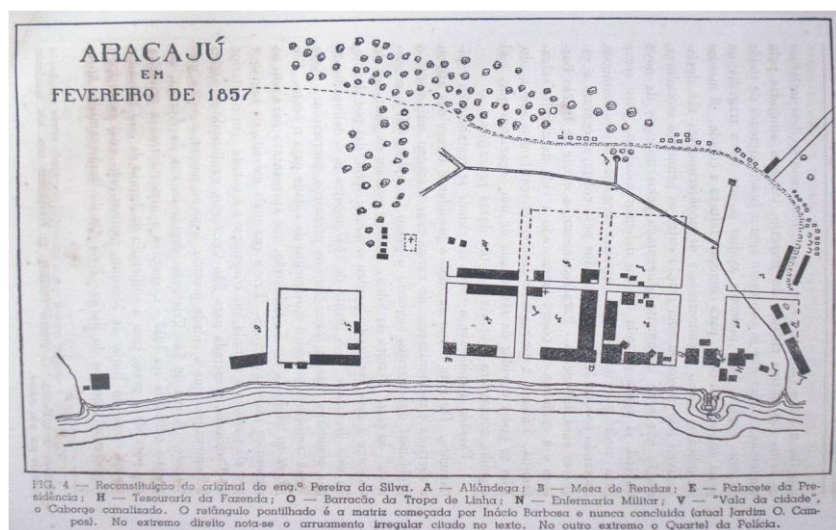


Figura 16: Planta da cidade de Aracaju. Fevereiro de 1857.

Fonte: <http://aracajuantiga.blogspot.com/2010/03/aracaju-155-anos.html>. Acessado em 26/07/2018.

O processo de ocupação da nova capital da Província, segundo Ribeiro (1989 apud SILVA, 2014, p. 104),

Por haver interesse político para que a nova capital se consolidasse, a atuação do poder público foi decisiva na medida em que elabora o referido desenho da cidade, concede aforamentos de terrenos de marinha e promove adiantamentos para que particulares construíssem as primeiras casas.

Na primeira metade do século XX Aracaju passou por um conjunto de transformações no seu aspecto urbano, principalmente no centro da cidade (Figura 17). No início do século XX foi iniciado o transporte por bondes movidos a tração animal (MELINS, 2015) e posteriormente, até o início dos anos 50, os bondes passaram a ser movidos por eletricidade fazendo a ligação de alguns bairros adjacente para o centro da capital (MELINS, 2007).



Figura 17: Delimitação do bairro Centro. Ano de 2003.
 Fonte: Elaboração do autor. Imagem: Google Earth. Acessado em 21/01/2019.

As ruas centrais receberam o sistema de saneamento básico e o serviço de iluminação pública gerado por eletricidade, inaugurado em 1913 (MELINS, 2015, p.63). O comércio nas décadas de 40 e 50, até os dias atuais, estava concentrado nas ruas João Pessoa, José do Prado Franco, Itabaianinha, Laranjeiras, São Cristovão, avenida Rio Branco, Otoniel Dórea e Praça General Valadão (MELINS, 2007, p.35) (Figura 11). Loureiro (1983, p. 55-57, apud NOGUEIRA, 2006, p, 153) assegura que

(...) em 1900, Aracaju possuía uma população de 21.132 habitantes e o interesse do poder público sobre a capital pôde ser sentido. Em 1908, surge o primeiro serviço público (a água encanada) e os edifícios públicos representativos e simbólicos são erguidos em volta de três praças localizadas no centro (Praça Fausto Cardoso, Almirante Tamandaré e Olímpio Campos), Calçam-se as ruas, surgem os bondes de tração animal. Em 1913, as lâmpadas elétricas. Em 1914, a rede de esgotos.

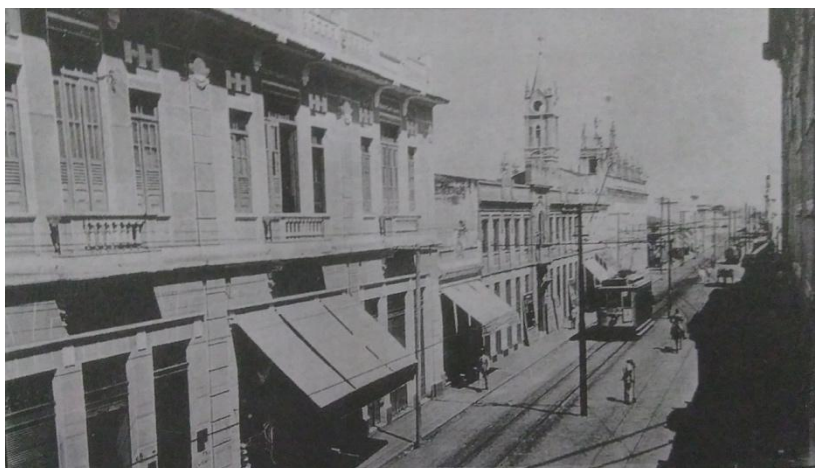


Figura 18: Rua João Pessoa na primeira metade do século XX.
Fonte: Melins, 2007.

Importante citar sobre o sistema de mobilidade nessa época, cujo ao transporte público até meados do século XX era através do sistema de bondes e de pequenos ônibus, conhecidos como marinetes, que percorriam a linha Centro para alguns bairros da capital. No início da década de 30, a Praça Fausto Cardoso era conhecida como praça dos automóveis, por estes ficarem estacionados a serviço de Carros de Praça, ou seja, o serviço de aluguel de automóveis. Os poucos ônibus que circulavam até a década de 50 perfaziam linhas partindo do Centro para os bairros Santo Antônio, Bairro Industrial, Siqueira Campos, Santa Izabel, São José, Praia 13 de Julho e Atalaia Velha (Figura 12). A maioria dessas linhas era operada pelo sistema de bondes que, com sua extinção, passou ser por poucas e velhas marinetes. Os ônibus da ETU - Empresa de Transportes Urbanos – São José) eram conhecidos popularmente como “Gostosões”, devido ao design moderno dos veículos (MELINS, 2007).



Figura 19: Antigas marinetes circulando pelas ruas do Centro de Aracaju na primeira metade do século XX.
Fonte: Melins, 2007.

Durante a década de 1930 o transporte rodoviário e ferroviário começa a se destacar no desenvolvimento das cidades. Diniz (1987, p. 76, *apud* NOGUEIRA, 2006, p. 155) aponta que

A partir da década de 30, a rede de estradas de rodagem também começa a se desenvolver, principalmente com a inclusão do automóvel na década de 40. Da capital partiam todas as ligações com o interior (a sudoeste, noroeste, oeste ou norte), entretanto, à medida que a malha de rodovias se expandia, a economia da produção e exportação de lavouras tradicionais (açúcar e algodão) decaía, e a função portuária de Aracaju perdia importância, assim, a ferrovia e as rodovias ganham um novo “status”, sendo desencadeadoras do futuro desenvolvimento da cidade.

Em 1911 foi inaugurada a estação ferroviária de Aracaju, que se localizava próximo ao antigo porto do Rio Sergipe e à Avenida Coelho Campos (Figura 20). O decreto nº 1126 de 15 dezembro de 1905 autorizou a construção da linha férrea que partia da localidade de Timbó/BA até o município de Propriá/SE (MELINS, 2015). Em todo o trajeto, a linha férrea interligava alguns municípios do estado, incluindo a capital, onde segundo Melins (2007), no alto da fachada estava impresso 1911, ano da inauguração da estação ferroviária de Aracaju, pertencente a Companhia Leste Brasileiro. Além de passageiros que embarcavam e desembarcavam na estação, vindos de outros municípios de Sergipe e de outros estados, os comboios serviam para exportar os produtos agrícolas vindos através de saveiros pelo rio Sergipe, transportados do cais do porto até a estação. Era um grande atrativo para população que iam presenciar a partida e a chegada dos trens em Aracaju.

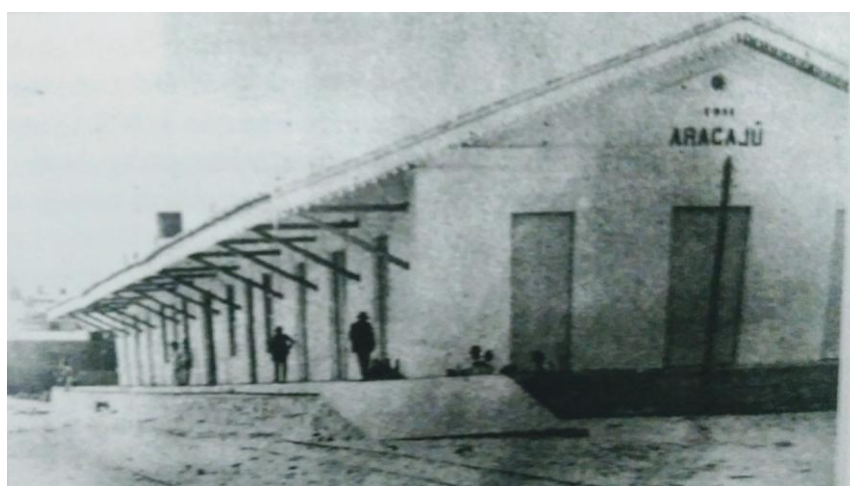


Figura 20: Antiga estação férrea localizada próximo ao antigo porto do Rio Sergipe e Av. Coelho e Campos.

Fonte: MELINS, 2007.

Nesse sentido, Melins (2007, p. 185) afirma que:

(...) Jovens colegiais que residiam no interior, cujas cidades eram servidas pela ferrovia, e que estudavam em Aracaju, transitavam pelas dependências da gare, exibindo as vistosas fardas dos Colégios Tobias Barreto, Ateneu Sergipense, Jackson Figueiredo, Escola Normal e N. S. de Lourdes, vaidosos por estudarem na capital. Alegres, conversavam animadamente, ou procuravam os conterrâneos que tivessem trazido alguma encomenda, ou para pedir que levassem cartas para seus parentes.

Até a década de 50 a estação ferroviária ficava localizada no centro de Aracaju, sendo posteriormente transferido para o bairro Siqueira Campos. A nova estação com características da arquitetura Art déco, moderna para aquela época, apresentava uma estrutura mais ampla e de área maior para circulação dos trens e passageiros (Figura 21). Azevedo (2014, s.p) assegura que,

(...) Na década de 1950, uma nova e moderna estação foi inaugurada na Praça dos Expedicionários, no Siqueira Campos, junto às oficinas da Rede Ferroviária Federal. Com a mudança, o itinerário foi alterado, chegando o trem pela Avenida Rio de Janeiro (atual Avenida Augusto Franco) e seguindo pela Avenida São Paulo.



Figura 21: Antiga estação férrea localizada na Praça dos Expedicionários no bairro Siqueira Campos.
Fonte: Próprio autor.

Na segunda metade do século XX, com o crescimento da capital e o surgimento de novos conjuntos habitacionais nos municípios de N. Sra. do Socorro e São Cristóvão houve a necessidade de ampliação no sistema de transporte da capital. Segundo Souza (2009) *apud* Ferro *et al* (2015, p. 08), “ O processo de urbanização, mas aqui decorrente da industrialização que atraiu a população do campo em busca de melhores condições de vida. E também a formação das chamadas “cidades dormitórios”. No ano de 1970, a Prefeitura de Aracaju realizou a concorrência pública para o transporte urbano e as duas empresas vencedoras, a Bonfim e a Empresa N. Sra. de Fátima, recebem a permissão de

atuar no transporte urbano, ligando os bairros da capital e da Grande Aracaju para centro da cidade. Segundo Araujo (2013, s.p.),

Na década de 1970 através da concorrência pública realizada pela Prefeitura de Aracaju, a Empresa Nossa Senhora de Fátima contando com 35 ônibus zero quilômetros, passou a atuar também no transporte coletivo de Aracaju, juntamente com a empresa Mencil Menezes e Cia, conhecida como Bomfim Urbana, ... As duas Empresas operavam sob regime de monopólio na exploração dos serviços. O marco divisor da área de atuação das duas empresas era a Avenida Maranhão. Ao norte operava a Fátima e ao sul operava a Progresso.

Nas décadas seguintes o Centro passa por um conjunto de transformações no seu aspecto urbanístico. Ainda na década de 70 a Rua João Pessoa é transformada em calçadão e posteriormente, em 1983, a Rua Laranjeiras. Segundo Silva (2009, 135),

Um fato fundamental foi a transformação dos três trechos da rua em via exclusiva para pedestres (calçadão) em 1978, segundo projeto do arquiteto e ex-prefeito de Curitiba Jaime Lerner, seguindo a tendência no urbanismo daquela época, popularizada pelo próprio arquiteto em sua cidade. Anos depois, em 1983, também a Rua Laranjeiras virou calçadão nos seus trechos de rua contíguos à João Pessoa.



Figura 22: Calçadão da Rua João Pessoa, Centro de Aracaju.
Fonte: Próprio autor.

2.2 A Praça João XXIII e o Terminal Rodoviário Luiz Garcia

O Terminal Rodoviário Governador Luiz Garcia, considerado patrimônio histórico e cultural do Estado de Sergipe, através do decreto nº 21766, de 9 de abril de 2003, fica localizado na Praça João XXIII no bairro Centro, Aracaju/SE (Figura

23). Diariamente cerca de 230 mil pessoas desembarcam e embarcam no Terminal. Sua localização no centro da cidade facilita o deslocamento das pessoas vindas do interior do Estado e da grande Aracaju para a capital.



Figura 23: Localização da Praça João XXIII no Centro de Aracaju.
Fonte: Elaboração do autor. Imagem: Google Earth. Acessado em 11/08/2018

Durante o período de construção do Terminal Rodoviário Luiz Garcia, o Brasil era governado pelo presidente Juscelino Kubitschek (1956 - 1961), no qual o seu plano de metas tinha como slogan “50 anos em 5” e que pretendia injetar desenvolvimento nas áreas da indústria, energia, alimentação e transporte, esse último com investimentos no setor ferroviário e rodoviário (PIRES, 2012, p. 34). Segundo Silva (2014, p. 147),

(...) Com a opção do governo brasileiro em priorizar o transporte rodoviário, oferecendo incentivos à indústria automobilística em detrimento do sistema ferroviário no transporte de passageiros e cargas no país, a rede de estradas se expande sensivelmente da malha urbana das cidades.

Em 1955, o governador Leandro Maciel (1955-1959), iniciou o desmanche do morro do Bonfim, considerado naquela época, a maior intervenção urbana na capital, localizado no Centro. Entretanto, as famílias carentes que residam no local manifestaram-se contra a decisão, não obtendo êxito. Conforme Melins aponta, “do alto

do Morro, moradores atônitos contemplavam o deplorável espetáculo, protestando e lamentando a incerteza dos seus futuros” (2007, p.381) (Figura 24).



Figura 24: População acompanhando o desmanche do morro do Bonfim.
Fonte: Melins, 2007.

O material retirado do morro foi utilizado para aterrar charcos e terraplanar novos conjuntos habitacionais que estavam surgindo a exemplo do bairro Brasília, localizado entre os bairros Santo Antônio e Industrial, Melins (2007, p.381) narra que “caçambas cheias de areia saiam em busca da zona norte da cidade, transferindo o material que iria aterrar os terrenos alagados da Ilha da Cobras, parte do Bairro Industrial (onde mais tarde iria surgir o bairro Brasília) e sanear o “Manoel Preto”. O desmanche do morro do Bonfim foi de grande importância para o crescimento da capital e do processo de transformação urbana do centro.

Ali, novas construções foram erguidas, a exemplo do conhecido prédio do INSS – Instituto Nacional do Seguro Social, casas, edifícios comerciais e o Terminal Rodoviário Luiz Garcia. Construído em 1962 no governo de Luiz Garcia (1959 – 1962), o terminal, até os dias atuais, servi de ponto de chegada da população que vem de outros municípios de Sergipe e de outros Estados.

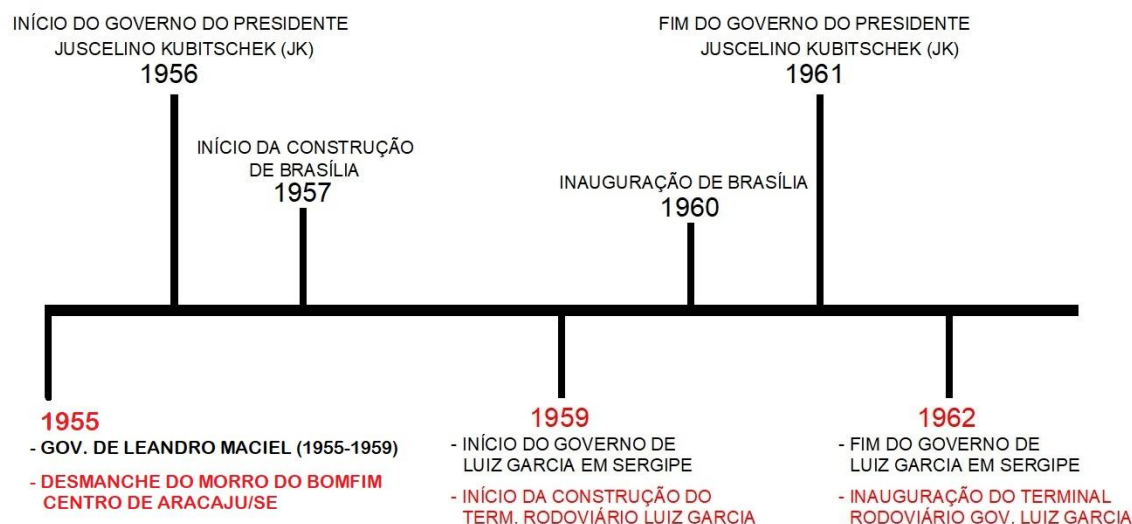


Figura 25: Linha cronológica do período de construção do Terminal Rodoviário Luiz Garcia.

Fonte: Próprio autor.

Segundo Silva (2014, p. 147),

(...) Construída pelo governador Luiz Garcia (1959 – 1962), o terminal rodoviário foi a primeira edificação deste tipo na cidade, destinada a atender aos passageiros e ônibus de um serviço rodoviário em expansão, ligando Aracaju às cidades do interior e ao restante do país.

Em Aracaju, o deslocamento para outros estados¹ até a primeira metade do século XX era feito através do transporte marítimo e ferroviário. Com o crescimento da malha viária e a chegada da BR 101 à Sergipe em 1969, o transporte rodoviário começou a se consolidar, incluindo o transporte de passageiros. Com a necessidade de organizar a chegada dos ônibus do transporte de passageiro que vinham com destino à Aracaju e que tinham como ponto de chegada e partida a Av. Ivo do Prado (Rua da Frente) (Figura 26), foi inaugurado no ano de 1962, no governo de Luiz Garcia (1959-1962), o Terminal Rodoviário Governador Luiz Garcia.

¹ É relevante retomar o cenário do país na segunda metade do século XX, quando, com o aumento do número de rodovias federais sendo construídas nas décadas de 50, 60 e 70, a exemplo da BR 101, ligando o nordeste ao sul do país, o transporte rodoviário foi se consolidando através dos incentivos do Presidente Juscelino Kubitschke (1956-1961) e do Governo Militar (1964-1985), para indústria automobilística. No governo de JK ocorreu um grande impulso na construção de rodovias que pudessem ligar as regiões do país a nova Capital Federal: Com a justificativa de todas as regiões terem acesso a Brasília, a construção da malha rodoviária do Brasil cresceu 200% em um único mandato presidencial. (BERNARDES & MAIA, 2016).



Figura 26: Marinete que fazia a linha Aracaju / Tobias Barreto na Avenida Ivo do Prado. Décadas de 50 e 60.

Fonte: <http://sergipeemfotos.blogspot.com/2013/08/antiga-marinete-usada-no-transporte.html>. Acessado em 30/07/2018

Segundo o Jornal da Cidade (2012, s.p.),

(...) Até o tempo em que a Rodoviária Velha foi inaugurada, os ônibus que vinham do interior do Estado chegavam pela manhã e estacionavam na avenida Rio Branco, a chamada “ Rua da Frente”. Retornavam aos seus municípios a partir das 15 horas.

Esse acontecimento, referente a construção do Terminal Rodoviário Luiz Garcia, é reflexo da necessidade de criação de espaços públicos destinados ao transporte rodoviário de passageiro, na década de 60 no país. Segundo Segawa (1956, p. 167), a cidade de São Paulo no início de 1960 não dispunha de um edifício com a finalidade de terminal rodoviário e que o serviço era prestado de forma descentralizada, em porta de agências, meio – fio das ruas e praças do centro da cidade. Ainda de acordo com Segawa (1956, p. 168),

(...) Quase a totalidade das cidades brasileiras nessa época desconheciam a tipologia da estação rodoviária – ou algo mais organizado que uma sala de espera, uma garagem ou abrigo improvisado para passageiros munidos de bagagem. Não que houvesse desconforto total – muitas dessas agências eram cuidadosamente ordenadas -, mas a dispersão desses serviços traduzia-se em ineficiência, desconforto e congestionamento nos centros urbanos maiores.

O Terminal Luiz Garcia foi construído após o desmanche do morro do Bonfim. O arquiteto baiano Rafael Grimaldi foi o responsável pela elaboração do projeto arquitetônico, que apresenta estilos da arquitetura moderna da década de 60 marcada

nas edificações de Brasília, recém-criada naquele período (Figura 27). Segundo o decreto nº 21766 de 09 de abril de 2003, referente ao tombamento do prédio, “Considerando que o interesse artístico e arquitetônico apresentado pelo prédio da antiga Estação Rodoviária “Governador Luiz Garcia”, localizado á Praça João XXIII, nesta Capital, o torna um dos mais significativos monumentos ligados à arquitetura moderna em Sergipe;”.

O prédio se constituía um grande atrativo para a população por se tratar de um edificação que se diferenciava das demais próximas (BRAZ, 2017, s.p.). De acordo com Segawa (1956, p.168), “a estação rodoviária não mais era concebida como um espaço exclusivo para transbordo de passageiros: constituía também local de vivência e lazer, oferecendo bares, restaurantes e pequeno comércio como atrativos”.



Figura 27: Terminal Rodoviário Luiz Garcia na década de 60.

Fonte: <http://aracajusaudade.blogspot.com/2014/11/rodoviaria-velha-so-imagens.html>. Acessado em 31/07/2018

Quanto às características da edificação, o Terminal Rodoviário Luiz Garcia apresenta particularidades da arquitetura moderna. Silva (2014, p. 147) aponta que,

(...) Com o nome do governador, a Estação Rodoviária é uma edificação de linhas modernistas, dentro do espírito de época, implantada de forma isolada no centro de um quarteirão, criando desta maneira um amplo espaço aberto em seu entorno, a Praça João XXIII – parte deste espaço era, no entanto, utilizado como área de manobra e estacionamento de ônibus.

Seus elementos arquitetônicos se assemelham com as edificações modernistas da cidade de Brasília, a exemplo das colunas que se assemelham com as do Palácio do Planalto (Figuras 28 e 29). Segundo Braz (2017, s.p.), “a estrutura do prédio é composta

por elementos peculiares da renovação conceitual proposta por Oscar Niemeyer, e concretizada dois anos antes com a construção da nova capital do país, Brasília”.



Figura 28: Terminal Rodoviário Governador Luiz Garcia. Aracaju/SE.

Fonte: Elaboração do autor. Imagem: <http://sergipeemfotos.blogspot.com/2014/09/estacao-rodoviaria-governador-luiz.html>. Acessado em 26/08/2018



Figura 29: Palácio do Planalto. Brasília.

Fonte: Elaboração do autor. Imagem: <https://www1.folha.uol.com.br/poder/2018/07/esquadrao-de-bombas-e-acionado-por-ameaca-de-explosivo-no-palacio-do-planalto.shtml>. Acessado em 26/08/2018.

Além das colunas que se destacam nas fachadas, que simbolizam elementos arquitetônicos da arquitetura moderna no país, outros elementos merecem destaque e que seguem os preceitos do estilo citado. Alguns desses elementos estão descritos nos “cinco pontos de uma nova arquitetura” criada por Le Corbusier e P. Jeanneret, em 1926 (BENEVOLO, 2006, p.431):

- Pilotis:

Na área interna do Terminal é possível observar os pilotis distribuídos simetricamente e de forma que permita uma circulação livre no saguão do Terminal (Figura 30).



Figura 30: Hall interno do Terminal.
Fonte: Próprio autor

- Planta Livre

Podemos observar na imagem abaixo (Figura 31), que os andares não se encaixam uns sobre os outros gerando o conceito de Planta Livre do prédio. Segundo Benevolo (2006, p. 434), “O concreto armado traz, para a casa, a planta livre. Os andares não mais ser encaixados uns sobre os outros”.



Figura 31: Vista do saguão e do pav. superior do prédio da Rodoviária.
Fonte: Próprio autor

- Fachada Livre

A fachada do prédio da Rodoviária é composta por grandes aberturas com janelas que correm de um lado a outro. Juntamente com essa composição podemos

observar a estrutura de concreto da laje e das colunas. Essa composição conjunta gera uma harmonia nos elementos que compõe a fachada, esta caracterizando como “ frágeis membranas, de paredes isoladas ou de janelas. A fachada está livre; as janelas, sem se interromperem, podem correr de um lado a outro da fachada.” (BENÉVOLO, 2006, p. 434) (Figura 32).



Figura 32: Fachada lado leste. Terminal Rodoviário.
Fonte: Próprio autor

Após a construção do Terminal Rodoviário houve um crescimento da quantidade de comércio popular no seu entorno, devido ao grande fluxo populacional desembarcando e embarcando no terminal. O comércio e os serviços públicos do centro, a exemplo do prédio do INSS inaugurado no ano de 1971 e o supermercado Paes Mendonça (Figura 33), localizado próximo a Rodoviária (SILVA, 2014, p. 148), contribuíram no aumento do número de pessoas vindas de outros municípios com destino à capital. Segundo o mesmo autor (2014, p. 149),

“Partindo destes dois casos (supermercado e órgão público), observamos como a Estação Rodoviária vai caracterizar em boa parte o uso do solo em seu entorno, polarizando e impregnando certa “personificação” da área em termos sociais e funcionais”.



Figura 33: Antigo supermercado Paes Mendonça que ficava localizado ao Lado da Rodoviária e que hoje se encontra desativado.

Fonte: <http://aracajusaude.blogspot.com/2016/03/lojas-de-aracaju-anos-80.html>. Acessado em 17/01/2019.

Esses fatores geraram transformações no aspecto urbano e social no centro, especialmente no entorno do Terminal Rodoviário. Silva (2009, p. 131) assegura que:

Em seu entorno imediato não demoram a surgir novas edificações e atividades com relações intrínsecas com uma estação rodoviária, como hotéis e pensões, além de um diversificado comércio varejista e atacadista com preços mais baixos, voltado principalmente para a população do interior em visita à capital.

Até o final da década de 70, o número de linhas intermunicipais e interestaduais que chegavam e saíam do terminal era superior à sua capacidade. Devido ao crescimento urbano e socioeconômico de Aracaju, o contingente populacional vindo de outros municípios e estados aumentava gradativamente, causando reflexos no Terminal Rodoviário, que passou a receber um número maior de pessoas e de linhas intermunicipais e interestaduais.

Em 1978, no governo de José Rollemberg Leite (1975-1979), foi inaugurado na zona oeste, o Terminal Rodoviário Governador José Rollemberg Leite, conhecida popularmente como “Rodoviária Nova” (Figura 34). Importante perceber que,

Por muito tempo, a rodoviária era o desafogo daqueles que vinham do interior do Estado até que foi ficando saturada. Eram muitas linhas que faziam seu terminal ali. Por causa disso, construiu-se outra rodoviária, a chamada “Rodoviária Nova”, na avenida Tancredo Neves, nas imediações do bairro América (JORNAL DA CIDADE, 2012, s.p.)



Figura 34: Fachada do Terminal Rodoviário Governador José Rollemberg Leite
Fonte: Acervo do autor.

Com esse novo equipamento viário, as linhas interestaduais e intermunicipais, que saíam e chegavam ao Terminal Rodoviário do centro foram transferidas para “Rodoviária Nova”. Diante disso, no início da década de 80, o Terminal Rodoviário Governador Luiz Garcia, que passou ser chamado popularmente de “Rodoviária Velha”, começou a operar com linhas suburbanas da Grande Aracaju, a exemplo das linhas Aracaju / N. Sra. do Socorro, Aracaju/São Cristóvão, Aracaju/Laranjeiras. Segundo Barreto (2007, s.p.),

A Estação Rodoviária, que recebeu o nome de Governador Luiz Garcia, serve hoje de terminal suburbano, sendo substituído em suas funções originais pelo Terminal Rodoviário Governador José Rollemberg Leite, outra obra estadual feita no segundo Governo de José Rollemberg Leite (1975 – 1979).

Com o passar dos anos, o Terminal Luiz Garcia continuou a receber as linhas de todo o interior do Estado e com isso, a capacidade da Rodoviária de receber essas linhas ultrapassou o seu limite. Como consequência disso, surgiram inúmeros problemas de mobilidade do local. Segundo o Jornal da cidade,

... o Departamento de Estradas de Rodagem que administra a agora conhecida Rodoviária Velha, tentou transferir todas as linhas que vêm do interior para a Rodoviária Nova. A gritaria dos usuários foi grande e sensibilizou as autoridades estaduais (JORNAL DA CIDADE, 2012, s.p.).

Em 1988, no governo de Antônio Carlos Valadares (1987-1991), o Terminal Rodoviário Luiz Garcia recebeu obras de reforma e ampliação na sua estrutura física, conforme placa de inauguração exposta na área interna da edificação (Figura 35). Uma das intervenções realizadas foi referente à estrutura metálica da cobertura das

plataformas de embarque e desembarque, sendo um elemento que contrasta com estilo e da arquitetura moderna do terminal. Essa intervenção pode ser confirmada através da comparação dos registros fotográficos antigos e atuais, onde podemos observar as transformações ocorridas durante esse período (Figura 36 e 37).



Figura 35: Placa de inauguração da reforma e ampliação do Terminal Rodoviário.
Fonte: Próprio autor.



Figura 36: Estação Rodoviária Gov. Luiz Garcia na década de 60. Nessa imagem percebe-se a ausência da cobertura metálica que é vista hoje no Terminal.
Fonte: Elaboração do autor. Imagem: <http://sergipeemfotos.blogspot.com/2013/07/rodoviaria-luiz-garcia-em-aracajuse.html>. Acessado em. 09/01/2019.



Figura 37: Estação Rodoviária Gov. Luiz Garcia início do século XXI. Percebe-se nessa imagem a intervenção da cobertura metálica nos dias atuais.

Fonte: Elaboração do autor. Imagem: <http://sergipeemfotos.blogspot.com/2013/05/terminal-de-onibus-luiz-garcia-em.html>. Acessado em 04/01/2019.

Diante do crescimento urbano da grande Aracaju, novos conjuntos habitacionais surgem fora da capital e que mesmo distantes, mantiveram relações de centralidade com Aracaju. Isso ocasionou em uma série de mudanças que foi refletido não só no Terminal, através do aumento de linhas chegando a Rodoviária, mas como também no seu entorno, através do comércio e serviços.

Transformações ocorreram ao longo dos anos na Praça João XXIII a exemplo do aumento do número de comerciantes formais e informais dentro e no entorno do Terminal, e a construção, em 1987 (SILVA, 2014, p. 149), do Terminal de Integração urbano também localizado na Praça. Segundo, Santos (2006 apud FERRO *et al.*, 2015, p.09), descreve que em 1986 foi implantado em Aracaju o Sistema Integrado de Transporte (SIT), “com base no sistema desenvolvido em Curitiba, também implanta os Sistema Integrado de Transporte por meio do Projeto Capital criado pelo Governo do Estado em parceria com a Prefeitura de Municipal”. Com isso foi criado o Terminal de Integração ao lado da Rodoviária, aumentando o fluxo de veículos do transporte público e de pessoas na Praça João XXIII.

Através de registros fotográficos antigos comparados com as condições atuais do local fez com que pudesse fazer um comparativo da evolução do local, com relação a construção do Terminal de Integração localizado ao lado da Rodoviária (Figura 38, 39 e 40).



Figura 38: Terminal de Integração na Praça João XXIII.

Fonte: Elaboração do autor. Imagem: Google Earth. Acessado em 09/01/2019.



Figura 39: Estação Rodoviária Gov. Luiz Garcia na década de 60. Ao lado o espaço onde atualmente está localizado o Terminal de Integração.

Fonte: Elaboração do autor. Imagem: <http://aracajuantigga.blogspot.com/2009/10/terminal-rodoviario-luiz-garcia.html>. Acessado em 04/01/2019.



Figura 40: Terminal Rodoviário e Terminal de Integração.
Fonte: Próprio autor.

Além do Terminal de Integração localizado na praça João XXIII, outro espaço da Praça é utilizado como Terminal de linhas do sistema não integrado que interligam o Centro da cidade aos conjuntos habitacionais da Grande Aracaju, localizados no município de N. Sra. Socorro. É provável que a sua criação foi no mesmo período da reforma e ampliação do Terminal Rodoviário. Nesse Terminal que fica também localizado ao lado da Rodoviária (Figura 41), desembarcam linhas dos conjuntos habitacionais do município N. Sra do Socorro: Jardim, Parque dos Faróis e Albano Franco; dos povoados do mesmo município: Sobrado e Guajará; e das sedes dos municípios de N. Sra. Socorro e São Cristovão.



Figura 41: Localização do Terminal urbano não integrado na Praça João XXIII.
Fonte: Elaboração do autor. Imagem: Google Earth. Acessado em 09/01/2019.



Figura 42: Terminal urbano não integrado localizado na lateral da Rodoviária.
Fonte: Próprio autor.

Através de pesquisas de imagens do local é possível perceber as mudanças de fluxo do trânsito no entorno do Terminal ao longo dos anos, o que ocasionou transformações espaciais na Praça João XXIII. Uma dessas transformações é referente ao acesso dos ônibus do transporte intermunicipal a Rodoviária, conforme os mapas abaixo (Figuras 43 e 44) que mostram o antes e depois dessa mudança. Segundo o Jornal da Cidade (2012, s.p.),

Antes os ônibus vinham pela rua Santo Amaro para ter acesso ao prédio da rodoviária. Agora, eles são obrigados a ir pela avenida Carlos Firpo e tomar posição passando pelo largo do edifício da previdência Social.

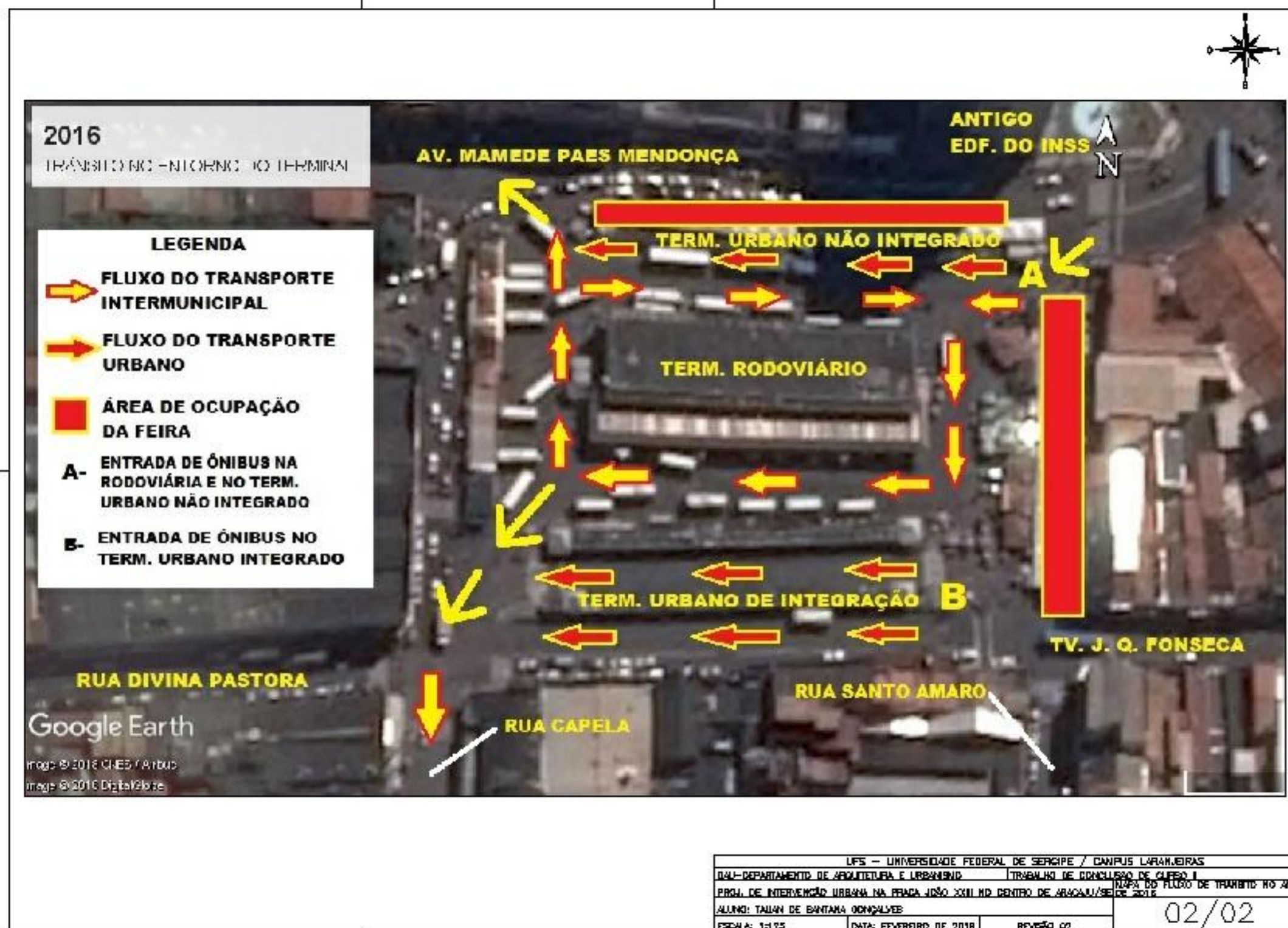


Figura 44: Fluxo do trânsito na Praça João XXIII em 2016.
Fonte: Elaboração do autor. Imagem: Google Earth. Acessado em 23/01/2019.

Com essa mudança do acesso ao Terminal, o trecho que compreende entre a travessa João Quintiliano da Fonseca e a Avenida Mamede Paes Mendonça foi interditado para o tráfego de veículos, sendo permitida somente a circulação de pedestres na via. Posteriormente, esse espaço foi ocupado por feirantes que anteriormente comercializavam suas mercadorias em vias próximas a Praça João XXIII. Em seguida outro espaço vizinho a Praça, no trecho que compreende a av. Mamede Paes Mendonça, foi ocupado por feirantes, através de uma iniciativa da Prefeitura de Aracaju de organizar o espaço de comercialização dos feirantes, sendo a sua maioria proveniente do espaço que fica em frente ao antigo prédio do INSS, onde comercializavam seus produtos. Com isso, foram realocados para o entorno da praça (Figura 45).



Figura 45: Vista da Praça Joao XXIII e a ocupação do seu entorno com as feiras livres e o comércio ambulante.

Fonte: <https://www.cinform.com.br/2017/12/04/rodoviaria-velha-de-aracaju-e-palco-de-7-mortes-em-um-mes/>. Acessado em 23/01/2019.

Com essa nova ocupação de feirantes no entorno da praça, os problemas de mobilidade e de criminalidade aumentaram consideravelmente a ponto da gestão municipal exigir a retirada dos feirantes e realocarem em outros pontos do centro da capital. Após a saída dos feirantes do entorno do Terminal, uma parcela composta por feirantes e ambulantes continuou a comercializar na área, mais especificamente no espaço interno da Praça, gerando o agravamento dos problemas de mobilidade na área (Figura 46). O trecho da Rua Santo Amaro que antes era ocupado por feirantes, após a sua retirada, passou a permitir o acesso de veículos e tornando o local de pouco uso e circulação de pedestres (Figura 46).



01
IMPLANTAÇÃO GERAL / PRAÇA JOÃO XXIII
SEM ESCALA

03



TRECHO DA RUA SANTO AMARO

01



FEIRANTES NA ÁREA INTERNA DA PRAÇA JOÃO XXIII

02



FEIRANTES OCUPANDO OS ACESSOS A PRAÇA JOÃO XXIII

UFS - UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS / CAMPUS LARANJEIRAS		
DIA - DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO		TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO II
PROJ. DE INTERVENÇÃO URBANA NA PRAÇA JOÃO XXIII NO CENTRO DE APACAJU/GO		LEV. FOTOGRÁFICO
ALUNO: TAYAN DE SANTANA GONÇALVES		
ESCALA: 1:125	DATA: FEVEREIRO DE 2019	REVISÃO: 02

01/01

Figura 46: Levantamento fotográfico na Praça João XXIII.
Fonte: Elaboração do autor. Imagem: Google Earth. Acessado em 23/01/2019.

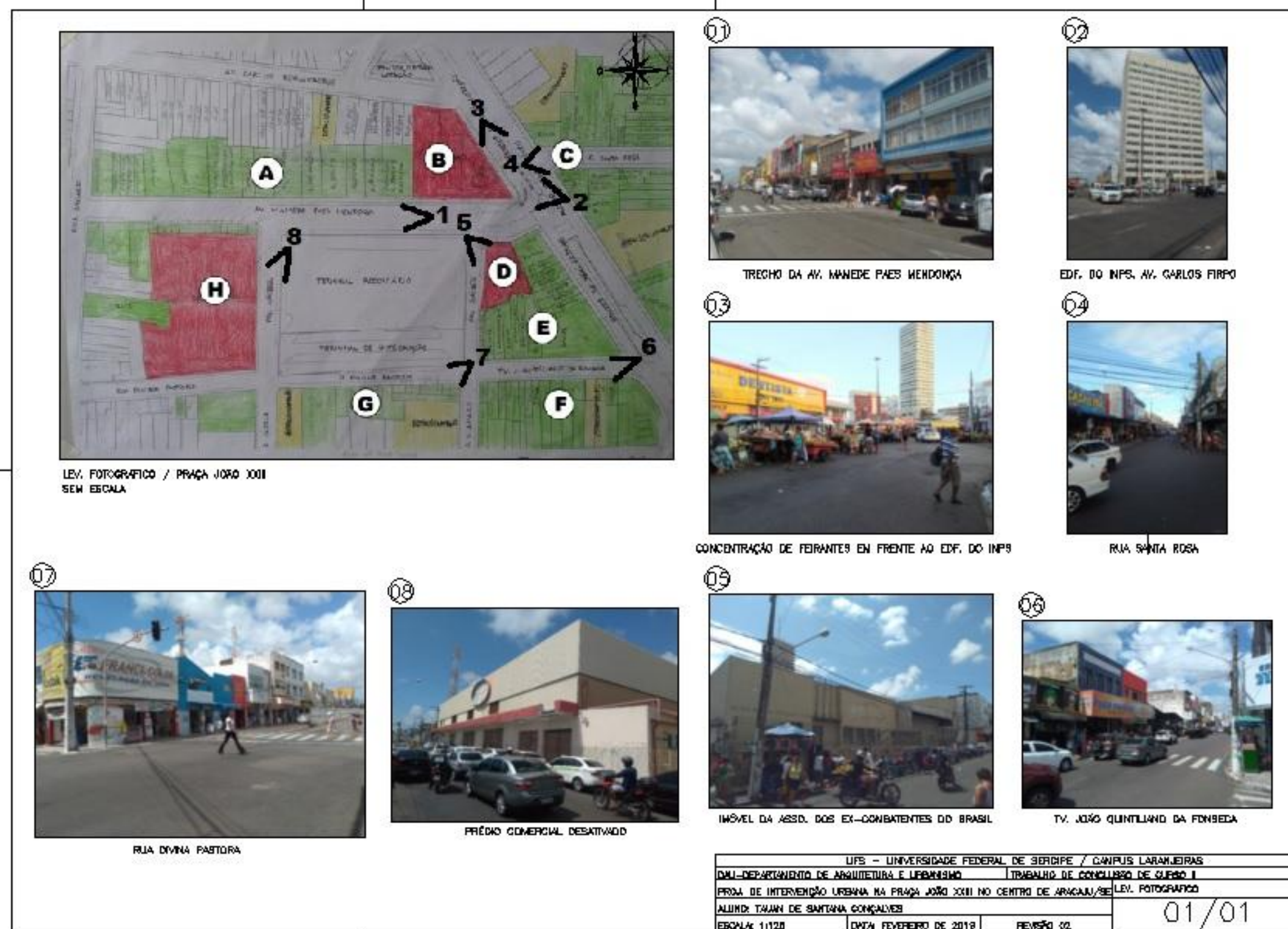


Figura 48: Levantamento em campo do uso e ocupação do solo.
Fonte: Elaboração do autor.

A Figura 48 está representando pontos identificados onde se percebe as diversidades de fluxo em cada local. O ponto “A” corresponde ao trecho da av. Mamede Paes Mendonça, No lado Norte da Praça João XXIII verificou-se grande fluxo de pedestres e veículos estacionados, além do forte comércio de armarinho e produtos para eventos festivos, o que influencia no aumento de pedestres transitando no local. Outro fator que interfere no aumento do tráfego de pessoas na área é a localização de pontos de táxi especiais que fazem linhas para o interior do estado.

O ponto “B” (Figura 48) corresponde à área onde está localizado o edifício da antiga sede do INPS (Instituto Nacional de Previdência Social). Inaugurado em 1971 (SILVA, 2013), atualmente o prédio se encontra abandonado e sem uso. Na sua área externa, mais precisamente no passeio público, feirantes e ambulantes ocupam o espaço, prejudicando a circulação de pessoas, que trafegam na caixa da rua, disputando espaço com os veículos que transitam na av. Dr. Carlos Firpo. Além do passeio, outro ponto, que fica localizado no passeio central da Avenida, em frente ao Edifício, é ocupado de forma irregular por feirantes. Esse trecho gera um grande congestionamento de veículos devido à ocupação inadequada dos comerciantes, que faz com que a sua locação irregular prejudique a mobilidade dos pedestres gerando conflito no local com os veículos.

O ponto “C” (Figura 48) corresponde à região da Rua Santa Rosa, onde fica localizado várias lojas de comércio popular, sendo a sua maioria de confecções, que faz com que um grande público frequente diariamente esse local. Outra característica é o eixo de ligação existente com a Praça João XXIII, através de um corredor de comercio informal e formal que atrai o público que desembarca no Terminal Rodoviário e no Terminal Urbano.

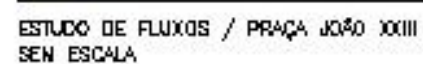
O ponto “D” (Figura 48) corresponde ao imóvel da Associação dos Ex-combatentes do Brasil e aparentemente encontra-se desativado. Fica localizado ao lado da Praça na Rua Santo Amaro, onde nessa mesma Rua ficava localizada a feira que foi removida pela prefeitura. Com isso o imóvel sem funcionamento contribui para falta de fluxos de pessoas nesse trecho da rua.

Os pontos “E” e “F” (Figura 48) correspondem ao trecho da tv. João Quintiliano da Fonseca, onde ficam localizadas lojas, em sua maioria de confecções, que no mesmo caso da Rua Santa Rosa, gera um eixo de ligação com a Praça João XXIII. É um local de grande fluxo de pedestres e veículos, principalmente do transporte urbano, visto que a Travessa também funciona como corredor de ônibus do Transporte Urbano Integrado que dar acesso ao Terminal de Integração localizado na Praça.

O ponto “G” da Figura 48 corresponde ao trecho da Rua Divina Pastora que compreende as Ruas Santo Amaro e Capela. Nesse trecho os lotes são ocupados por imóveis comerciais, mas que o fluxo de pessoas é menor do que comparado com aos demais pontos analisados. O comércio é diversificado nessa área, o que mais se destaca é o comércio de vendas de bicicletas com maior número de lojas.

O ponto “H” (Figura 48) se refere ao local onde funcionou o Supermercado Paes Mendonça, posteriormente o supermercado Bom Preço da Rede Walmart e atualmente o imóvel se encontra desativado e sem uso. O prédio representou um grande potencial no ramo de supermercado na capital e sua localização foi reflexo da construção do Terminal Rodoviário. Segundo Silva (2014, p. 148), “Juntas, a Rodoviária e o supermercado, materializam a praticidade da vida urbana moderna e vão atuar de modo convergente, em reciprocidade mútua, na configuração deste novo espaço urbano do centro da cidade”.

No estudo de campo realizado, foi observado além dos problemas de mobilidade uma grande concentração de comerciantes ambulantes, que por não ter um local apropriado para comercialização dos seus produtos assentam-se nas calçadas e ruas de acesso ao Terminal Rodoviário, inclusive dentro do terminal, gerando inclusive dificuldades para tráfego de veículos e pessoas dentro e fora do Terminal (Figura 49).



A photograph of a busy outdoor market. In the foreground, several people are walking or standing near stalls. A woman in a pink shirt and shorts is prominent in the center. To her right, there's a stall with a green and white striped umbrella. In the background, a large building with a corrugated metal roof dominates the scene. A purple sign with the word 'Terminal' in white letters is visible on the right side of the building. The sky is blue with some clouds.

UFS - UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE / CAMPUS LARANJEIRAS		
DAU-DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO	TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO II	
PROJ. DE INTERVENÇÃO URBANA NA PRAÇA JOÃO XXIII NO CENTRO DE ARAGUAIA/SE		ESTUDO DE FLUXOS / PROJ. JOÃO XXIII
ALUNO: TALAN DE SANTANA GONÇALVES		01/01
ESCALA: 1:125	DATA: FEVEREIRO DE 2019	
		REVISÃO 02

63

Alguns feirantes se aglomeram no entorno do terminal se estendendo até o prédio do antigo INSS onde essa aglomeração é identificada através de manchas vermelhas no mapeamento de campo (Figura 49). Essa aglomeração de feirantes em frente ao prédio já se tornou uma referência para as pessoas que trabalham ou vão fazer compras no centro da cidade e que encontram no local uma opção para compra de mantimentos. A localização dos feirantes que se estende desde o Terminal até a o prédio do antigo INSS gera um corredor de tráfego intenso de pessoas muitas vezes circulando nas ruas por não terem espaços suficientes nas calçadas visto que o mesmo é ocupado por barracas de feirantes e ambulantes. Esse problema é refletido também no Terminal na questão de mobilidade no local.

Também foram levantadas informações sobre gabarito das edificações para auxiliar no desenvolvimento do projeto de intervenção no entorno da Praça. Sendo assim, constatou-se que a grande maioria das edificações possui entre 1 e 2 pavimentos (Figura 50). A edificação de maior gabarito é o antigo edifício do INSS que possui 15 pavimentos, tornando-se um grande destaque na paisagem no entorno da Praça.



Figura 50: Mapa de gabarito das edificações no entorno da Praça João XXIII.

Fonte: Próprio autor.

Durante as pesquisas em campo foram aplicados questionários aos usuários que frequentam o Terminal Rodoviário. Os resultados obtidos no questionário serviram para

a elaboração do projeto de intervenção urbana e arquitetônica para a Praça João XXIII. As aplicações dos questionários ocorreram nos dias 3, 12, 13, 15 e 16 de novembro, totalizando 100 pessoas entrevistadas. A seguir serão apresentados alguns dos resultados obtidos durante as entrevistas.

1 – Município onde o entrevistado reside.

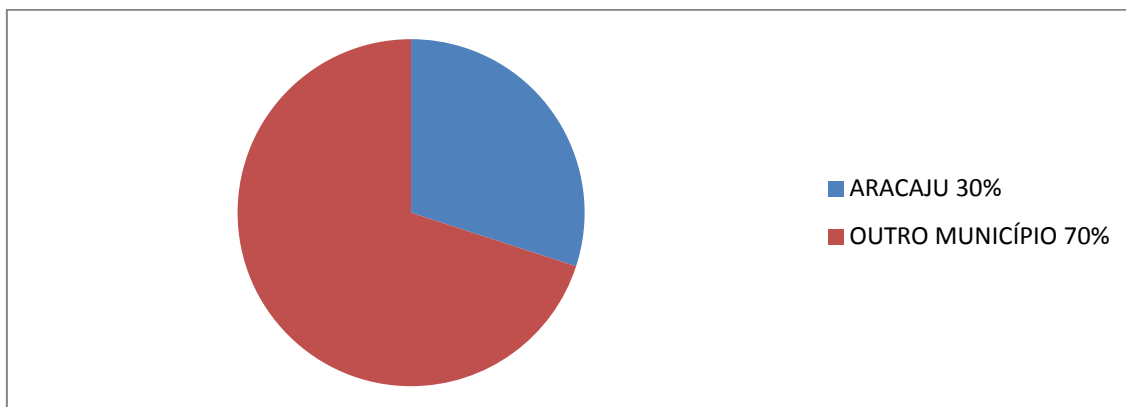


Figura 51: Gráfico referente ao município onde o entrevistado reside.

Fonte: Próprio autor.

2 – Se mora em outro município, vem a Aracaju para:

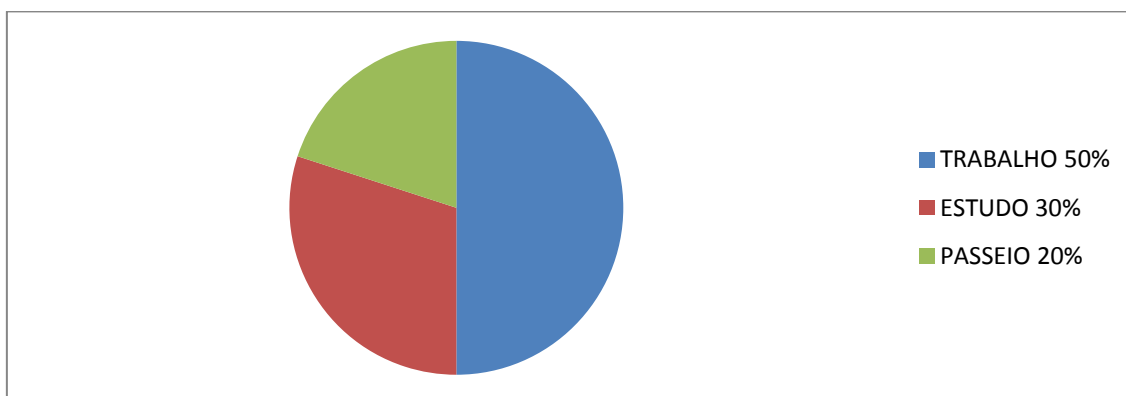


Figura 52: Gráfico referente as atividades exercidas do entrevistado ao vim a capital.

Fonte: Próprio autor.

3 – Com relação à frequência com que o entrevistado utiliza o Terminal:

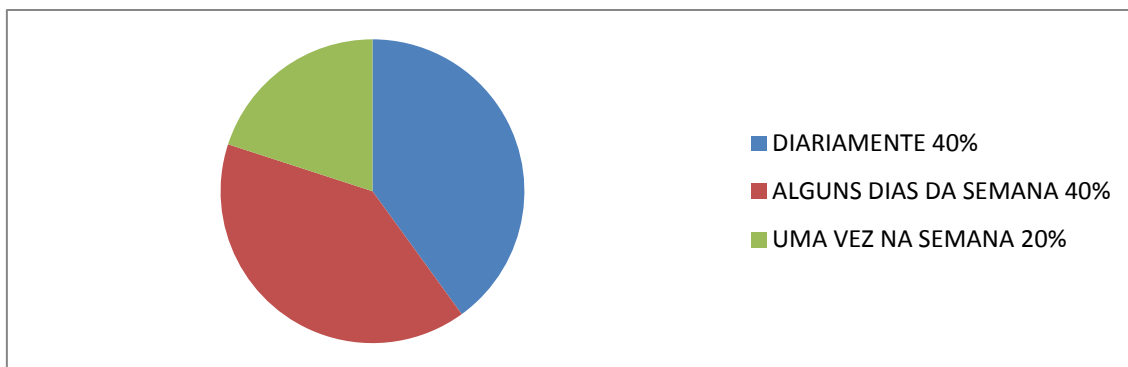


Figura 53: Gráfico referente à frequência com que o entrevistado utiliza o Terminal.
Fonte: Próprio autor.

4 – Ao chegar ao Terminal o entrevistado desloca-se para outro ponto da cidade?

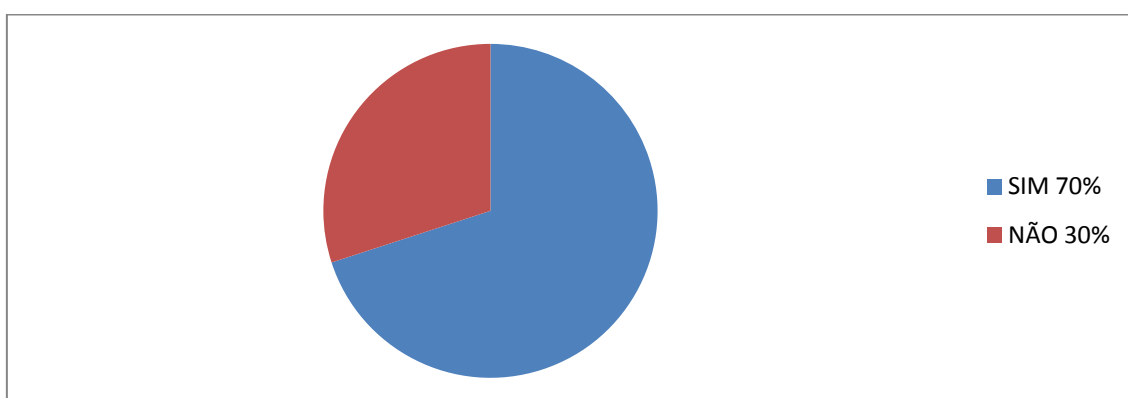


Figura 54: Gráfico referente ao deslocamento do entrevistado ao chegar a capital.
Fonte: Próprio autor.

5 – Ao deslocar para outro ponto da cidade o entrevistado utiliza:

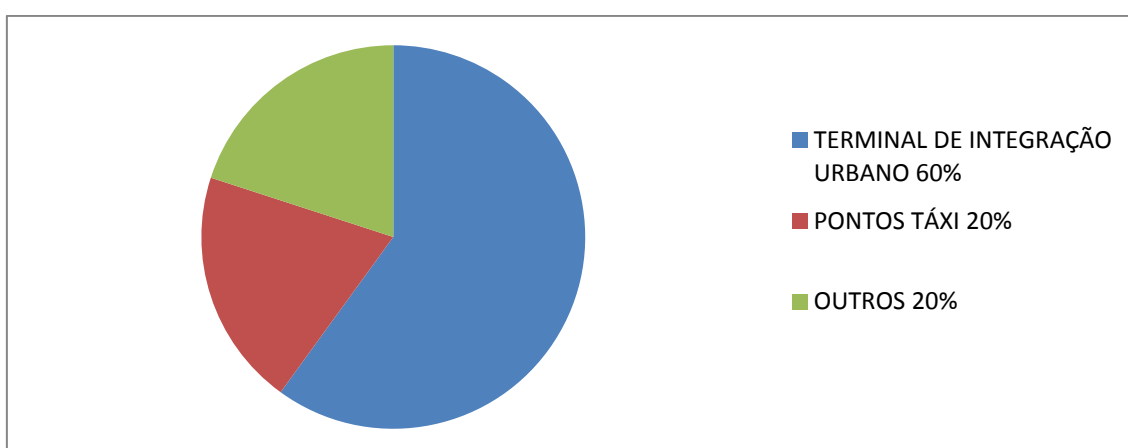


Figura 55: Gráfico referente ao deslocamento do entrevistado ao chegar a capital.
Fonte: Próprio autor.

6 – Com relação à mobilidade no entorno da Praça:

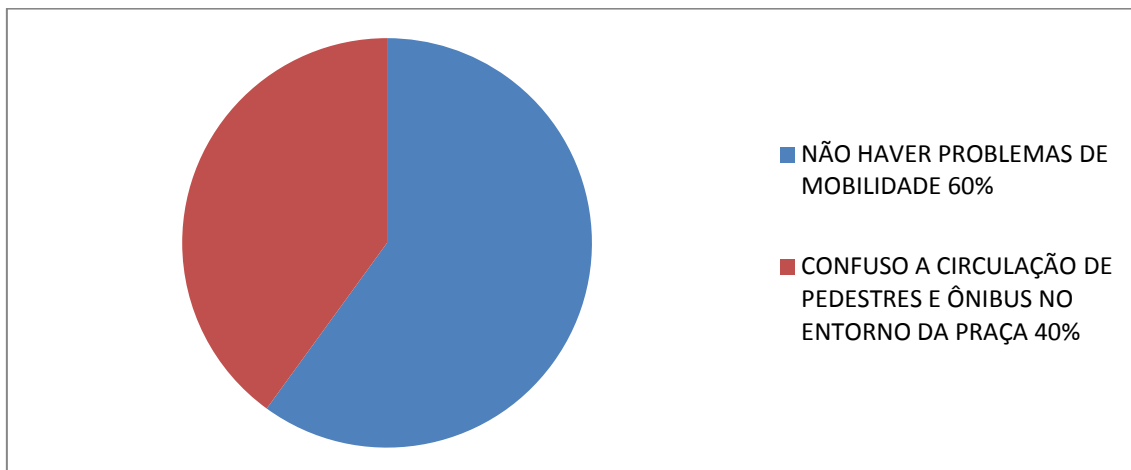


Figura 56: Gráfico referente a opinião do público sobre a mobilidade na Praça João XXIII.

Fonte: Próprio autor.

Durante a entrevista uma das perguntas é sobre a importância do Terminal para Aracaju, cerca de 60% não souberam responder, 15% responderam somente “bom” e 25% responderam ser importante para o deslocamento para suas respectivas localidades. Nessa última pergunta é interessante destacar a falta de percepção do público com relação ao potencial de centralidade que o Terminal representa para a cidade de Aracaju. Outros problemas foram relatados pelos entrevistados que ajudou na elaboração do projeto como por exemplo, a desorganização dos espaços, a insegurança principalmente durante a noite, o acúmulo de lixo em alguns locais, banheiros em péssimo estado de conservação, demora do transporte e a iluminação precária durante a noite. Através desses dados foi possível compreender a dinâmica do Terminal e da Praça através dos relatos da população que frequenta diariamente o Terminal Rodoviário e o seu entorno e com isso dar um direcionamento para o desenvolvimento do projeto de intervenção na Praça João XXIII.

3.2 Projeto de Intervenção Urbana na Praça João XXIII e no seu entorno.

Diante dos problemas identificados referente à mobilidade urbana e edificações abandonadas e sem uso no entorno da Praça, proponho uma solução projetual, com ênfase nos aspectos urbanístico e arquitetônico do local. Nesse projeto, tenho como referência a Estação Central do Brasil, localizado no Centro do Rio de Janeiro, onde em um dos seus programas o conceito de conectividade direta do interior da Estação com

exterior, exo e endo, é forte e com isso gera uma interatividade do espaço urbano do entorno com a própria edificação.

O programa busca propor soluções para as necessidades do local de forma a preservar o Patrimônio da Rodoviária e suas funções atuais, como também solucionar os problemas de mobilidade do seu entorno com ações de intervenções dentro e fora da Praça João XXIII. Segue abaixo o programa de intervenção na Praça João XXIII.

- 1 – Ampliação do número de plataformas de embarque e desembarque;
- 2 – Ampliação do sistema viário interno, com mudanças no sentido de fluxos dos ônibus e melhor circulação do mesmo;
- 3 – Ampliação dos passeios para melhor circulação dos pedestres;
- 4 – Criação de um calçadão no lado leste da Praça, no prolongamento da Rua Santo Amaro;
- 6 – Readequação do Terminal de integração.
- 7 – Propor usos para as edificações desativadas no entorno da Praça para que possa ter uma conectividade desses espaços com a Praça João XXIII.

3.2.1 Croquis de estudos preliminares.

Durante os estudos iniciais foram elaborados alguns croquis para que se pudesse chegar até a proposta definitiva. A seguir estão representados alguns desses estudos iniciais e sua evolução.

De início foi elaborado o estudo de mudanças no fluxo de veículos no entorno do Terminal. A proposta é manter o acesso dos ônibus pelo Largo do INSS seguindo pela via paralela a Av. Mamede Paes Mendonça para acesso as plataformas conforme Figura 57 e 64. A saída dos ônibus da Praça se dar pela Av. Mamede Paes Mendonça.

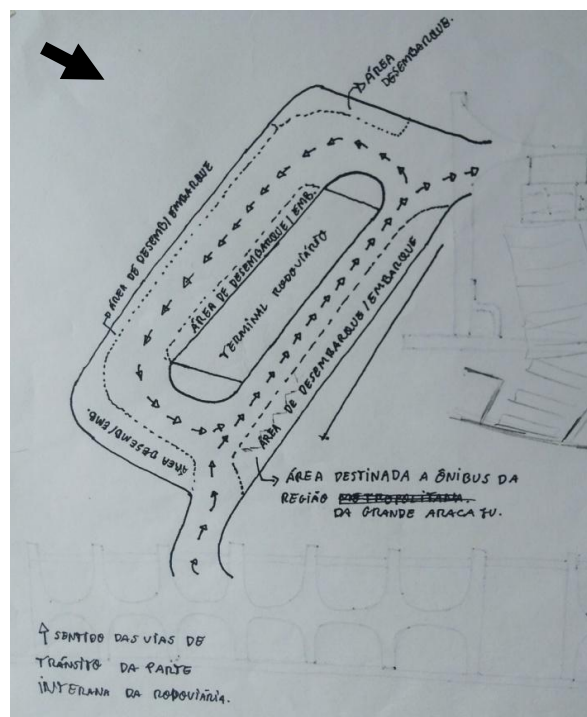


Figura 57: Croqui de estudo referente a mudança de fluxo de veículos na Praça.

Fonte: Próprio autor.

No aspecto de intervenção arquitetônica, é proposto o aumento do número de plataformas e com isso a criação de estrutura para abrigo dos usuários que utilizam o transporte público. Para esse estudo inicial foi elaborado propostas de volumetria considerando a harmonia entre os elementos de forma a não gerar um desequilíbrio visual com os elementos arquitetônicos do prédio existente da Rodoviária. As imagens a seguir representam os primeiros estudos desenvolvidos da volumetria que servirá de abrigo para as novas plataformas.

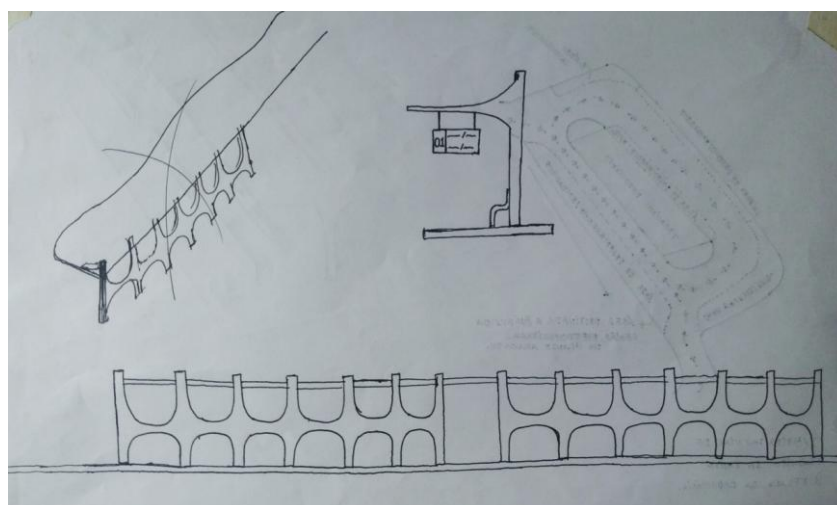


Figura 58: Croqui de estudo referente a volumetria do anexo.

Fonte: Próprio autor.

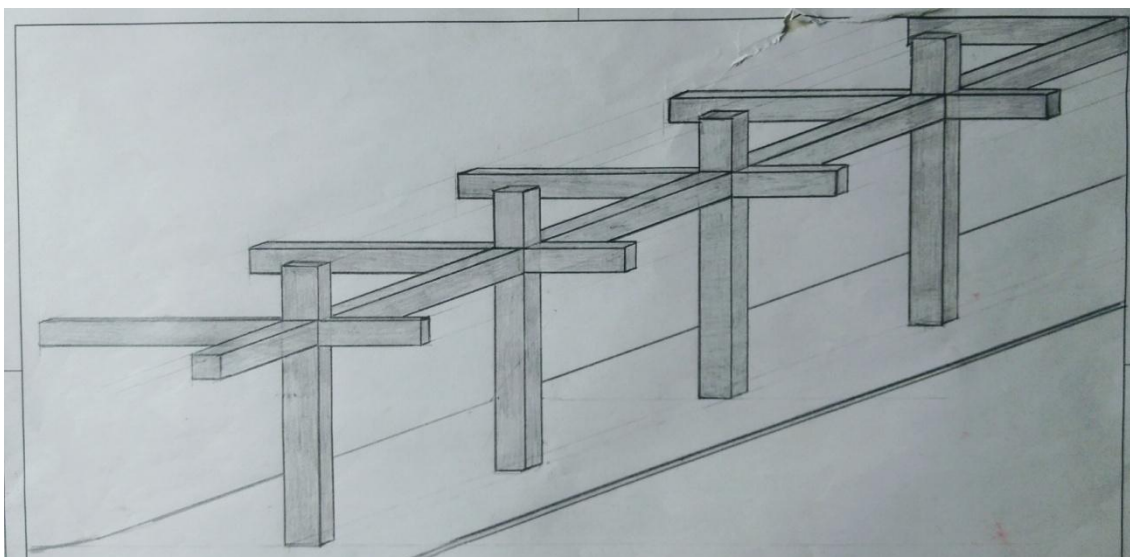


Figura 59: Croqui de estudo referente a estrutura da volumetria do anexo.

Fonte: Próprio autor.

No aspecto urbanístico da Praça João XXIII, os estudos desenvolvidos se baseiam principalmente na mobilidade do local. Ampliação de passeios para os pedestres e na readequação da malha viária interna da Praça são pontos de maior destaque para o projeto no sentido de mobilidade. Outro destaque a considerar é a respeito do prédio existente da Estação Rodoviária, devido ser tombado pelo poder público como patrimônio histórico e cultural do Estado. O estudo de intervenção para Praça preza a valorização do imóvel e com isso os estudos urbanísticos propostos tem como área de intervenção o entorno da Edificação. Na figura 61 a ideia de marquises interligando o prédio existente ao anexo, tem como referência as marquises utilizadas na proposta de intervenção da Estação Central do Brasil no Rio de Janeiro. Mas devido o conceito de valorização do Terminal existente verificou-se a necessidade de não intervenção na estrutura física da Estação.

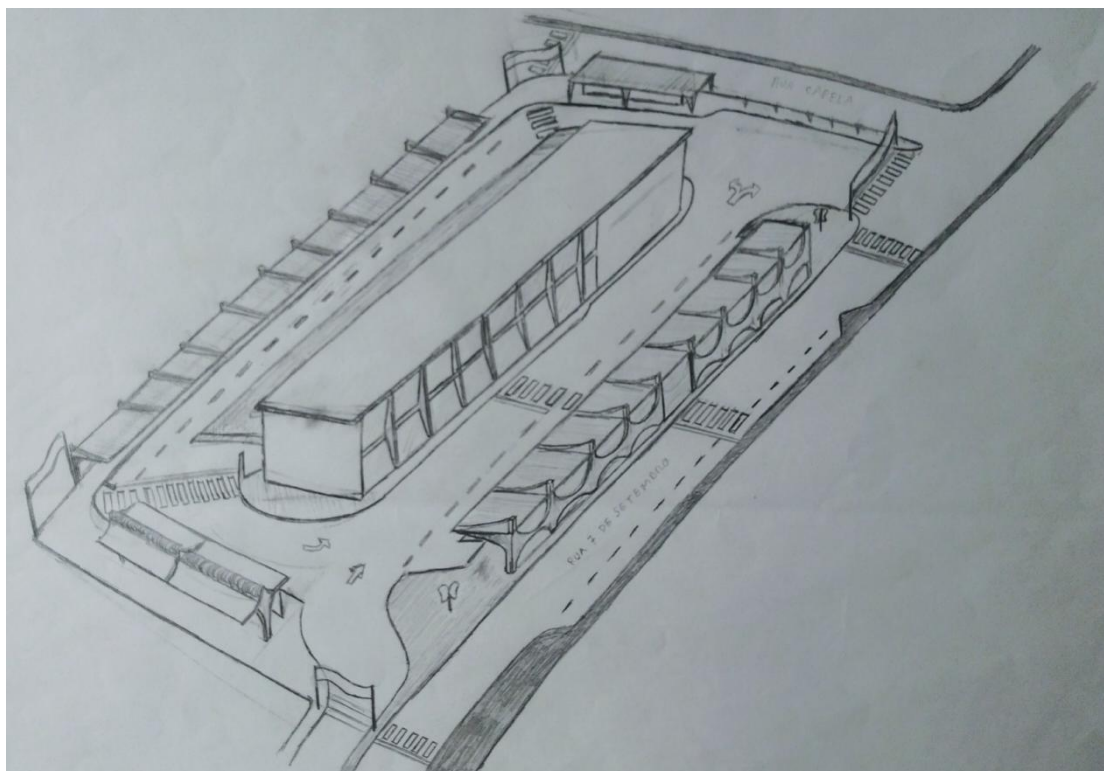


Figura 60: Croqui de estudo em perspectiva da Praça João XXIII.
Fonte: Próprio autor.

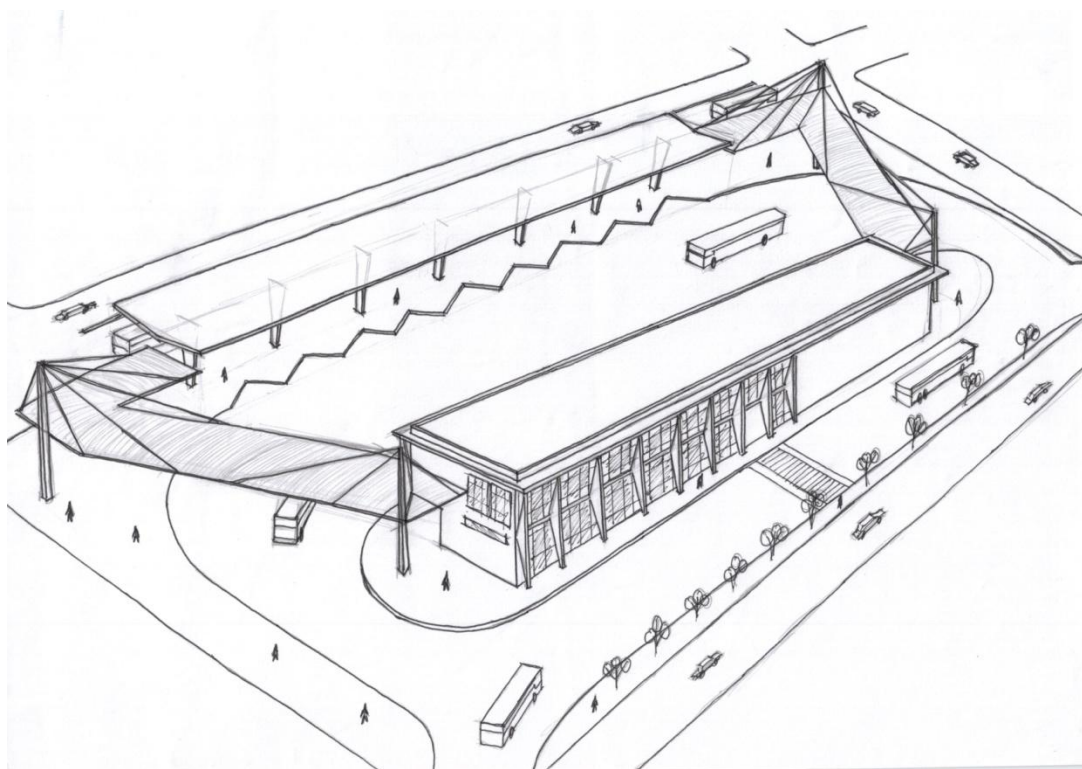


Figura 61: Croqui de estudo em perspectiva da Praça João XXIII.
Fonte: Próprio autor.

3.2.2 Projeto de Intervenção da Praça João XXIII.

Diante dos problemas identificados na Praça João XXIII e no seu entorno, das pesquisas em campo e dos estudos preliminares, chegou-se ao estudo definitivo em projeto das intervenções proposta para a Praça de acordo com o programa descrito anteriormente.

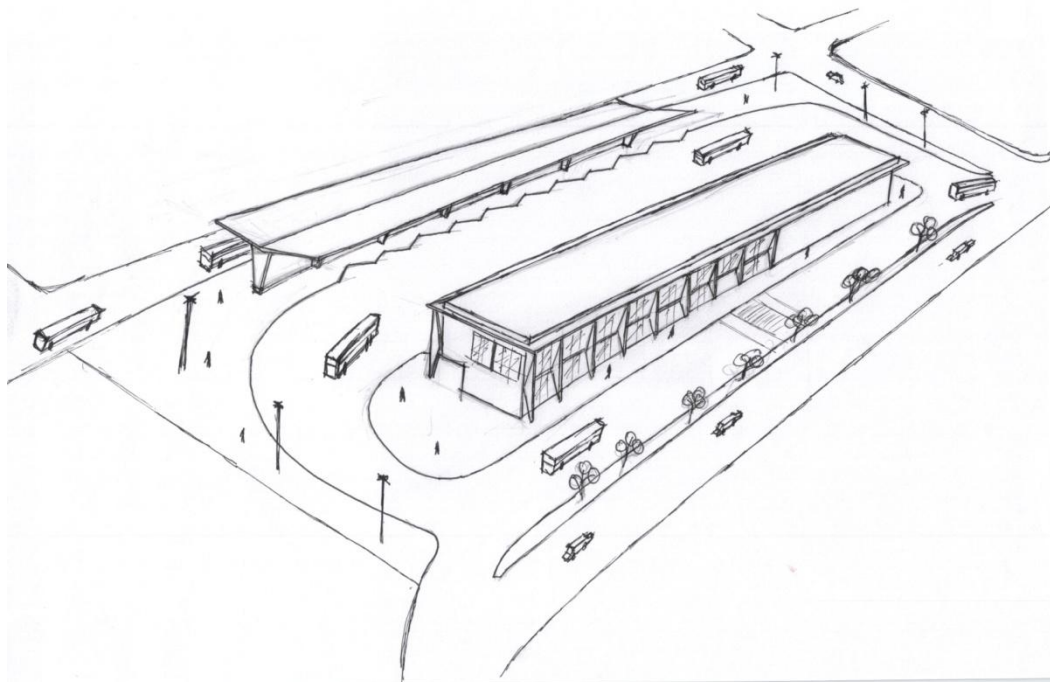


Figura 62: Croqui do estudo de intervenção da Praça João XXIII.

Fonte: Próprio autor.

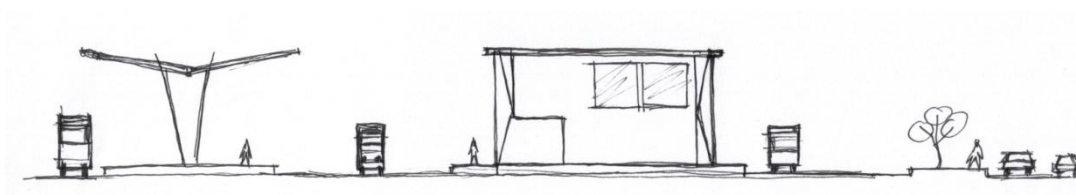


Figura 63: Croqui do estudo de intervenção da Praça João XXIII.

Fonte: Próprio autor.

Inicialmente o acesso a entrada dos ônibus do transporte intermunicipal na Praça João XXIII, permanece pelo Largo do INSS e o sentido do fluxo dos ônibus dentro da Praça é alterado, conforme a Figura 64, onde o acesso para as plataformas de embarque e desembarque é pela lateral oeste do Terminal. A saída dos ônibus no Terminal, conforme o projeto fica localizado na Av. Mamede Paes Mendonça, que atualmente é o corredor dos ônibus intermunicipal com sentido saída de Aracaju. Nesse trecho os ônibus têm a opção de seguir pela Rua Capela ou pela Av. Mamede Paes Mendonça.

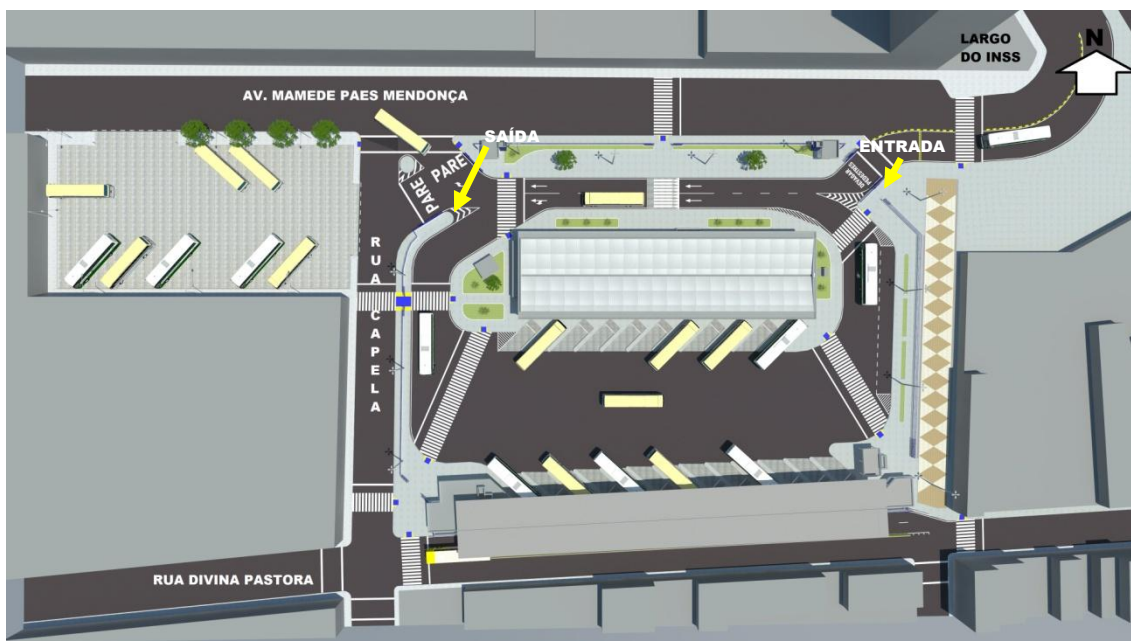


Figura 64: Implantação geral da Praça João XXIII. Projeto de Intervenção.
Fonte: Próprio autor.



Figura 65: Acesso a entrada do Terminal pelo Largo do INSS. Projeto de Intervenção.
Fonte: Próprio autor.



Figura 66: Saída de ônibus da Praça João XXIII e acesso as plataformas. Projeto de Intervenção.
Fonte: Próprio autor.

Os problemas de ausência de estrutura adequada para o embarque de passageiros nos ônibus são visíveis atualmente no Terminal, conforme Figura 68. O número insuficiente de plataformas obriga os veículos e estacionarem de forma irregular ao lado do Terminal sem nenhuma cobertura e plataformas de embarque. Esses ônibus em sua maioria fazem linhas para cidades do interior do Estado, sendo que as plataformas existentes no Terminal são exclusivas para os municípios da grande Aracaju, conforme Figura 69.



Figura 67: Locação dos pontos fotográficos. Praça João XXIII.
Fonte: Elaboração do autor. Imagem: Google Earth. Acessado em 09/01/2019.



Figura 68: Ônibus estacionados na lateral do Terminal.
Fonte: Próprio autor.



Figura 69: Ônibus das linhas da grande Aracaju estacionados nas plataformas do Terminal.
Fonte: Próprio autor.

Para propor uma solução para esse problema é proposto no projeto o aumento do número de plataformas, conforme imagem 70 e 71. A ideia é criar uma nova edificação para as novas plataformas destinadas às linhas da grande Aracaju incluindo o aumento do número de plataformas, que atualmente é insuficiente para esses municípios. A ampliação do Terminal é compartilhado com o transporte urbano integrado da capital, conforme Figura 73 e 74, no qual as linhas urbanas atendem somente aos Terminais de Aracaju, essa readequação é considerando a proposta da prefeitura de Aracaju de construir um novo Terminal Urbano nas áreas dos mercados centrais, no qual ocorrerá a desativação do atual localizado na Praça João XXIII. Com essa readequação, de acordo com o projeto de intervenção, o intuito é servir de transbordo para a população que

chega do interior do Estado com destino a outras localidades da capital. As plataformas existentes na Estação Rodoviária passaram a receber as demais linhas do interior do Estado, que atualmente ficam estacionados no lado do Terminal sem nenhuma estrutura.

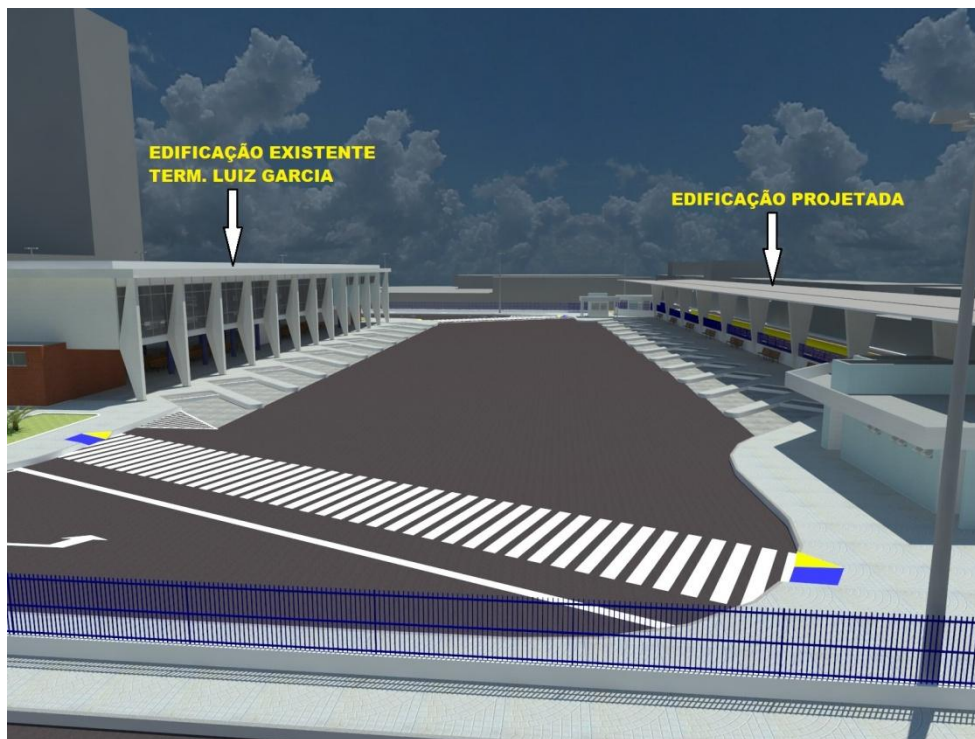


Figura 70: Vista da ampliação do Terminal. Projeto de intervenção.
Fonte: Próprio autor.



Figura 71: Vista da ampliação do Terminal com fluxo de veículos. Projeto de intervenção.
Fonte: Próprio autor.

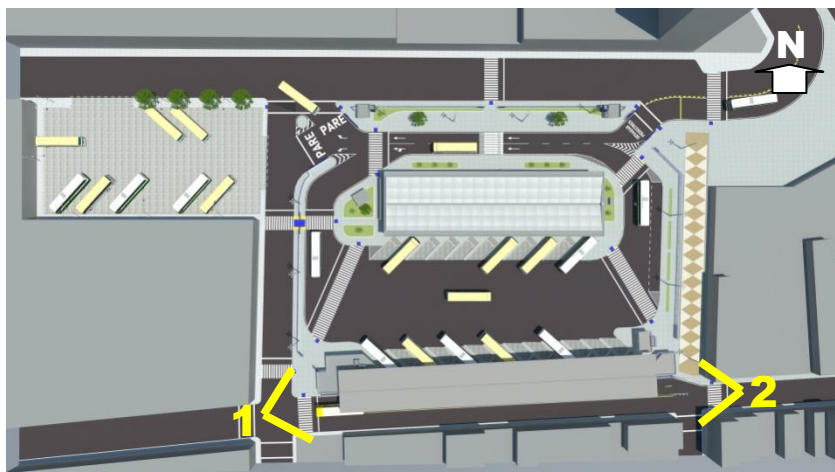


Figura 72: Implantação geral da Praça João XXIII.
Fonte: Próprio autor.



Figura 73: Vista do Terminal Rodoviário e do Terminal de Integração. Projeto de intervenção.
Fonte: Próprio autor.



Figura 74: Entrada do Terminal de Integração. Projeto de intervenção.
Fonte: Próprio autor.

Os elementos arquitetônicos que compõem a ampliação do Terminal apresentam uma estrutura leve e harmoniosa com o prédio da antiga Estação Rodoviária. A intenção é criar uma paisagem visual equilibrada com as demais construções do entorno da Praça.

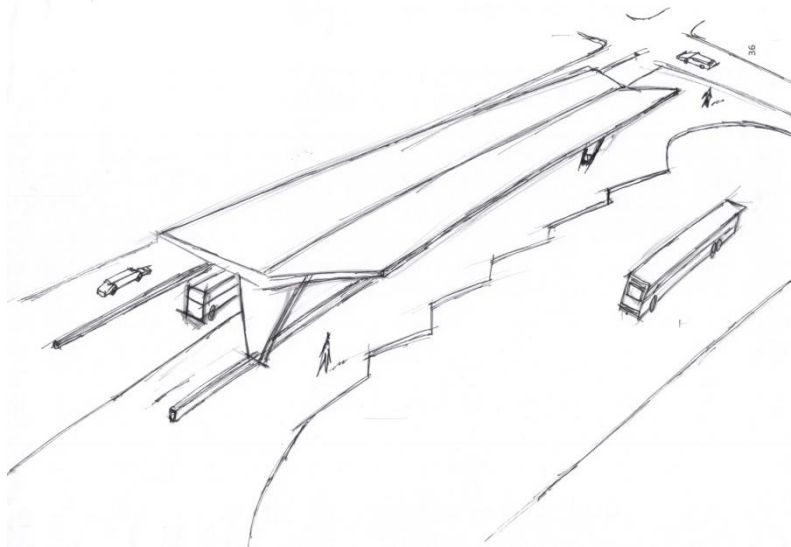


Figura 75: Croqui da ampliação do Terminal. Projeto de intervenção.
Fonte: Próprio autor.

O conceito da volumetria representado nos croquis a seguir tem como referência os elementos compostos no próprio Terminal Rodoviário com o propósito de haver uma harmonia entre os elementos da edificação projetada e a Estação Rodoviária. O conjunto de colunas que sustentam a cobertura das novas plataformas apresenta forma triangular invertido, se aproximando do formato das colunas que compõem a fachada da Estação Rodoviária.

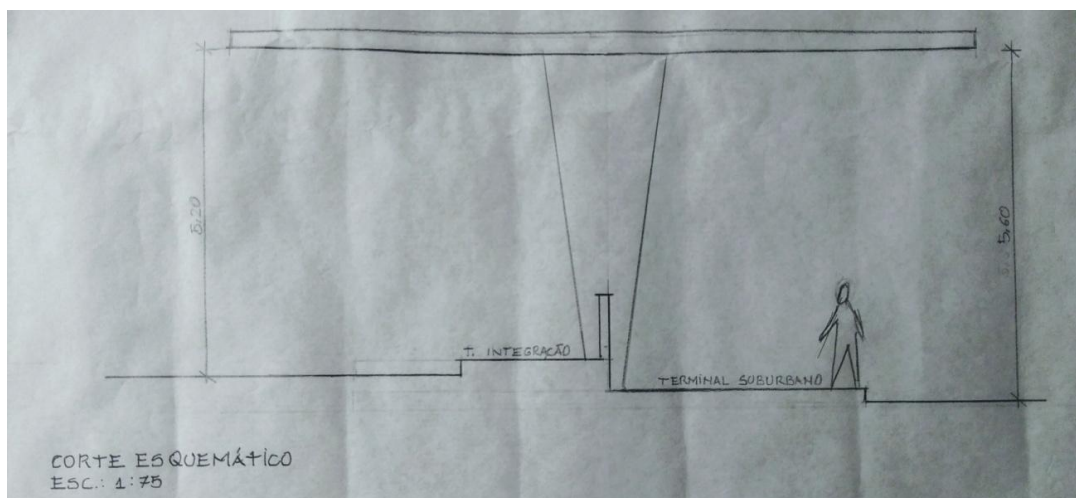


Figura 76: Croqui da cobertura de ampliação do Terminal. Projeto de intervenção.
Fonte: Próprio autor.

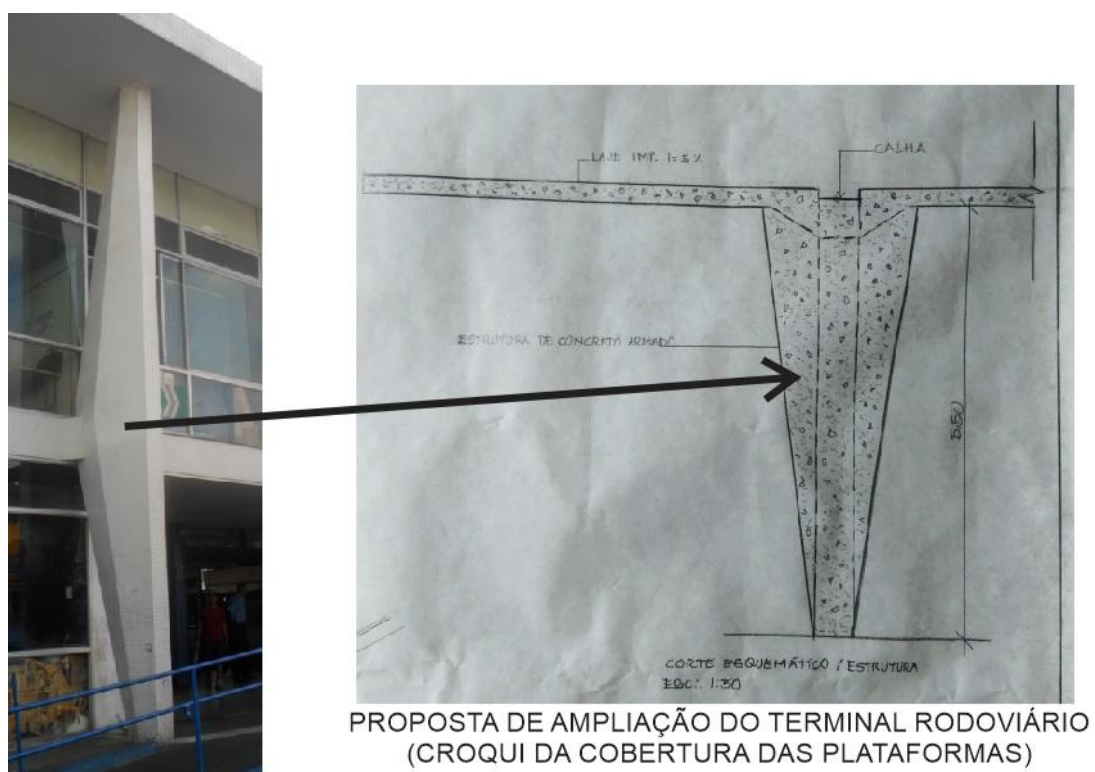


Figura 77: Análise e croqui da cobertura das plataformas.
Fonte: Próprio autor.



Figura 78: Vista das plataformas e cobertura da ampliação Terminal. Projeto de intervenção.
Fonte: Próprio autor.

O lado leste da Praça João XXIII está localizado o prolongamento da Rua Santo Amaro, onde atualmente o fluxo de pessoas transitando no local é bem inferior, devido ao pouco atrativo comercial existente nesse local. A via é liberada para o tráfego de veículos e que apresenta também um número inferior transitando pelo local em relação às demais ruas adjacentes (Figura 79). O projeto de intervenção propõe transformar esse trecho da Rua em um calçadão com o propósito de criar mais espaços de circulação de pedestres no entorno da Praça e também criar um eixo de ligação com comércio a da Tv. João Quintiliano com o Largo do antigo edifício do INSS e a Rua Santa Rosa.

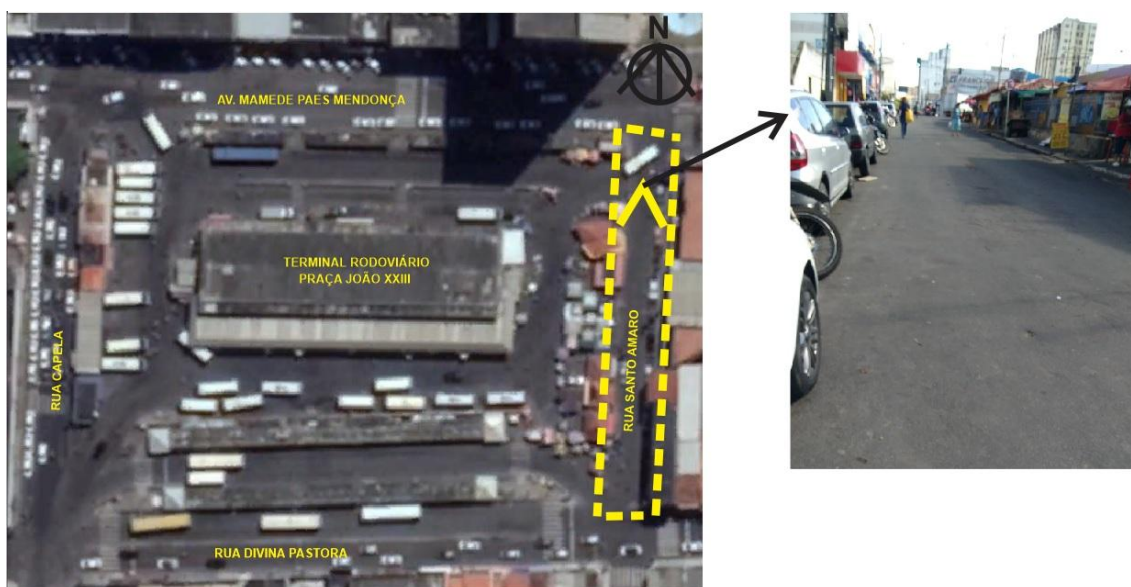


Figura 79: A esquerda implantação geral da Praça João XXIII e a direita trecho da Rua Santo Amaro.
Fonte: Elaboração do autor. Imagem: Esquerda, Google Earth. Acessado em 09/04/2019; Direita, próprio autor.



Figura 80: Calçadão do trecho da Rua Santo Amaro ao lado Praça. Projeto de intervenção.
Fonte: Próprio autor.

Um dos fatores que contribui para os problemas de mobilidade na Praça João XXIII é a respeito do comércio de ambulantes e feirantes, que comercializam em locais inapropriados dificultando a circulação de pedestres e veículos, dentro e nas proximidades da Praça. A proposta projetual para esse problema envolve as áreas adjacentes a Praça, que durante as pesquisas em campo foram detectados imóveis abandonados e sem uso que podem ser incorporados ao projeto de intervenção da Praça João XXIII (Figura 81).

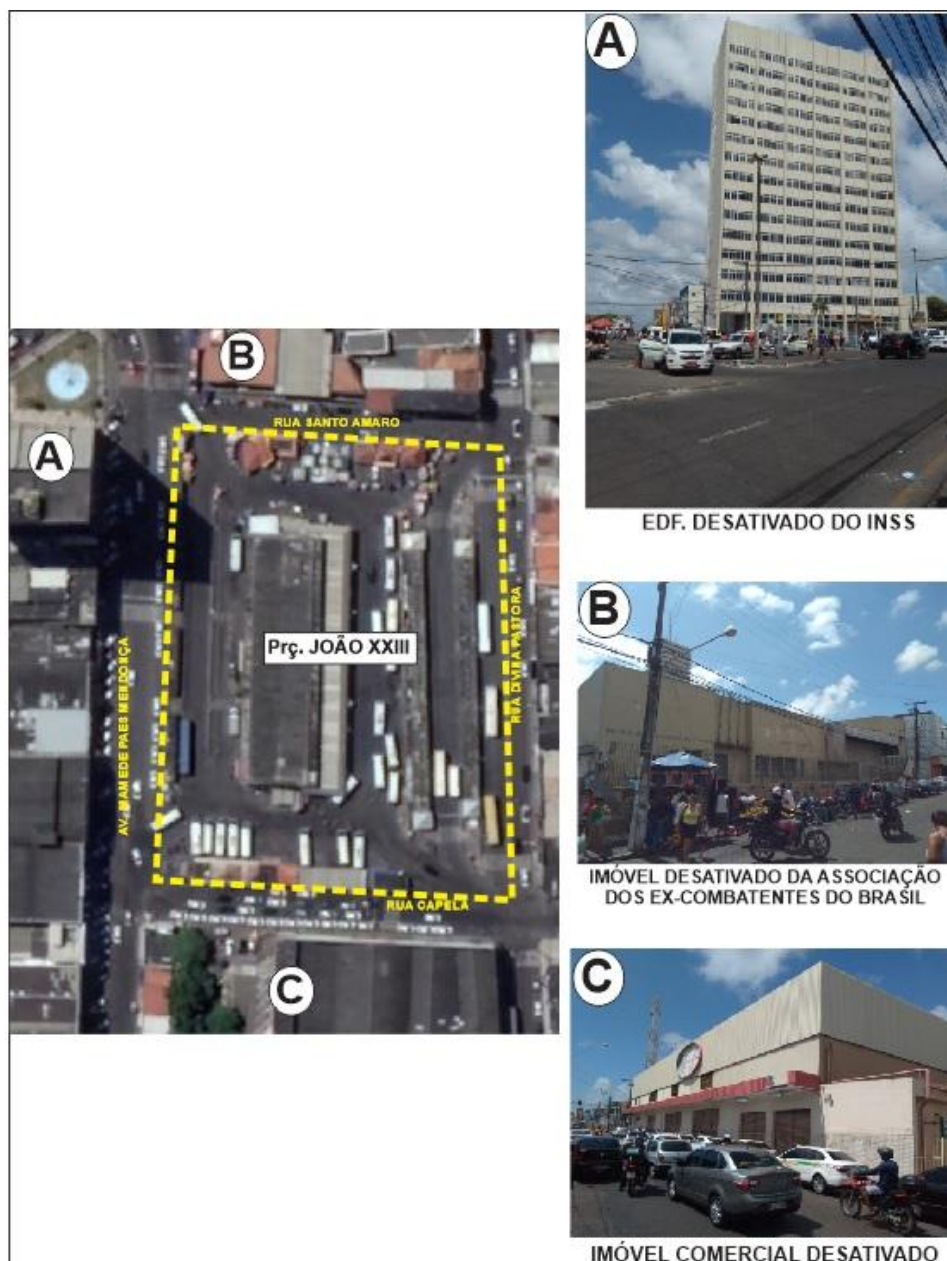


Figura 81: Áreas no entorno da Praça João XXIII para propostas de intervenções.
 Fonte: Elaboração do autor. Imagem: Esquerda, Google Earth. Acessado em 11/04/2019; Direita, próprio autor.

A área “A”, da Figura 81, corresponde ao antigo edifício do INSS. Nesse espaço proponho o uso habitacional do antigo prédio, como forma de gerar uma dinâmica populacional na região, principalmente durante a noite, finais de semana e feriados. O largo localizado a frente do Prédio servirá de espaço destinado aos feirantes e ambulantes que comercializam no passeio público do Prédio e da Av. Dr. Carlos Firpo. A proposta tem o objetivo de incentivar o uso habitacional do Prédio, que encontra-se sem uso, e melhorar a mobilidade no trânsito na região do Largo através da readequação dos feirantes e ambulantes que comercializam nessa área (Figura 82).

A área “B”, da Figura 81, corresponde ao prédio da Associação dos Ex-combatentes Brasileiros, onde atualmente se encontra desativado. A proposta para essa área é criar um espaço aberto destinado aos feirantes e ambulantes que comercializam na área interna da Praça e também criar eixos de ligação com o calçadão da Rua Santo Amaro (proposto no projeto de intervenção), o Largo do INSS e a Praça João XXIII (Figura 82).



Figura 82: Área de intervenção localizadas na região do Largo do INSS . Projeto de intervenção.

Fonte: Próprio autor.

A área “C”, da Figura 81, corresponde ao prédio do antigo supermercado Bompreço, onde atualmente se encontra desativado. A proposta para essa área é aproveitar o espaço do antigo estacionamento para que sirva de ponto de apoio para os ônibus que desembarcam no Terminal e que tenham um local para repouso (Figura 83). Além da edificação do antigo supermercado, existem também lojas de variedades que se encontram ativas, localizadas na Av. Mamede Paes Mendonça (Figura 84). A proposta é

demolir 12 estabelecimentos comerciais que compreende todo o comprimento do estacionamento e realoca-los no prédio do antigo supermercado (Figura 87).



Figura 83: Vista do ponto de apoio para ônibus na área de intervenção “C”.

Fonte: Próprio autor.

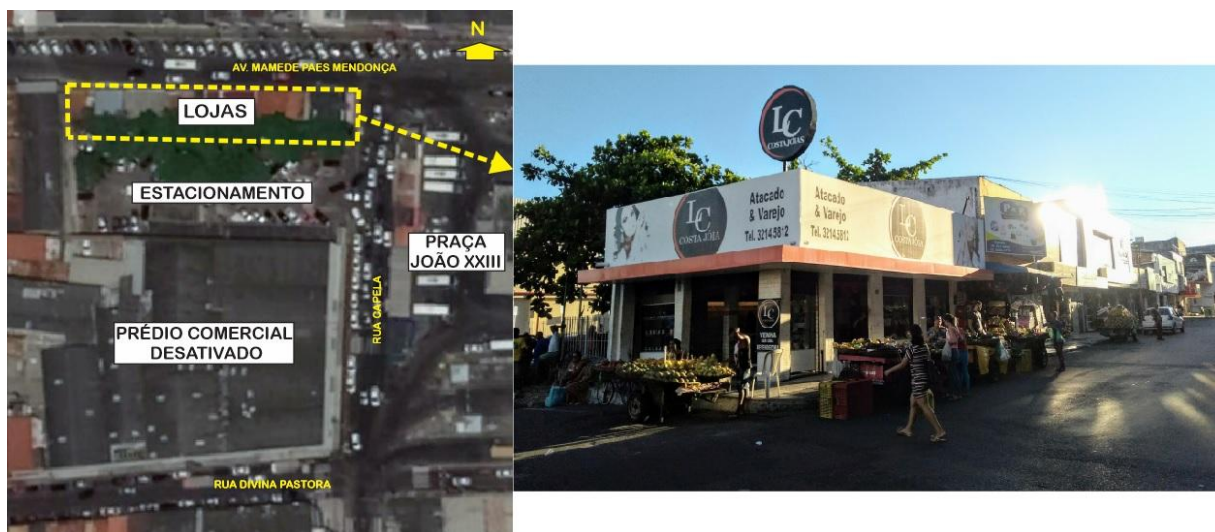


Figura 84: Localização das lojas.

Fonte: Elaboração do autor. Imagem: Esquerda, Google Earth. Acessado em 22/04/2019; Direita, próprio autor.

Atualmente os ônibus ficam estacionados para repouso dentro do Terminal Luiz Garcia gerando problemas de mobilidade no local. (Figura 85) Essa área de repouso de ônibus fora do Terminal Luiz Garcia se assemelha com a situação do Terminal do Tietê em São Paulo, onde fora do Terminal existe um estacionamento e ponto de apoio para os ônibus que desembarcam na Rodoviária (Figura 86).



Figura 85: Ônibus em repouso, ao lado esquerdo da imagem, na área interna da Praça João XXIII.
Fonte: Próprio autor.



Figura 86: Terminal do Tietê e ponto de apoio.
Fonte: Elaboração do autor. Imagem: Google Earth.

A proposta para o prédio do antigo Supermercado é servir de área de comercialização para os camelôs, que atualmente estão locados em espaços não apropriados dentro e no entorno da Praça João XXIII, e para os comerciantes realocados das edificações da Av. Mamede Paes Mendonça vizinho ao estacionamento. (Figura 87).



Figura 87: Vista da área de intervenção “C”. Projeto de intervenção.
Fonte: Próprio autor.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Praça João XXIII representa um grande potencial de centralidade para o Centro de Aracaju. A inauguração do Terminal Rodoviário na década de 60 dentro da Praça possibilitou a formação de uma nova centralidade para o Bairro e com isso a ocorrência de transformações no aspecto urbano, arquitetônico e social no seu entorno.

Com o crescimento urbano da cidade de Aracaju ao longo dos anos o Centro da capital vive um processo de transformação gerando impactos sociais e urbanos para a região. Esses fatores são percebidos também na Praça João XXIII onde o Terminal, no qual esta inserido, atualmente recebe acima da sua capacidade limite, além do forte comércio formal e informal que atuam de forma desordenada dentro da Praça. A falta de espaços adequados para o comércio informal prejudica a mobilidade no local somado com a estrutura insuficiente do Terminal, que atualmente recebe mais de 200 mil pessoas por dia e que a estrutura física para comportar a grande quantidade de veículos e pessoas que chega a Rodoviária é precária. Já no seu entorno percebe-se o abandono de prédios públicos e privados, a exemplo dos prédios no INSS e do antigo supermercado da rede Bompreço, com grandes potenciais para uso. Essas observações são resultados das pesquisas em campo realizadas na Praça e no seu entorno com o intuito de propor através de projeto uma solução para os problemas identificados na área.

Para o entendimento do processo de transformação da Praça poucas bibliografias descrevem a situação específica do local. Sendo possível em sua maioria uma pesquisa fotográfica comparando imagens atuais com imagens antigas e artigos de jornais e sites. Com relação aos problemas dos centros urbanos, as pesquisas bibliográficas permitiram criar eixos de ligação do centro de Aracaju com situações semelhantes que ocorrem em outros centros das capitais brasileiras e quais soluções foram aplicadas para os problemas identificados.

Durante as pesquisas em campo foi realizada aplicação de questionário com o intuito de compreender na visão do entrevistado o significado que o Terminal representa no seu cotidiano e com isso ajudar no desenvolvimento do projeto. Os resultados obtidos na pesquisa permitiram chegar a conclusão que diante dos problemas identificados a sua função é essencial para o cotidiano da população que vem a capital

em busca de emprego, serviços, estudo e consumo e que sua localização permite o deslocamento para outros pontos da cidade através do transporte urbano situado na Praça e em seu entorno.

Sendo assim através dos resultados obtidos proponho representar através de projeto soluções no aspecto urbanístico para a Praça João XXIII e seu entorno, mantendo as funções originais do prédio da Estação Rodoviária e ampliando sua capacidade através do aumento do número de plataformas para atender os usuários do transporte público. Ampliação dos passeios para uma maior segurança na circulação de pedestres na área. No entorno, como está especificado no projeto, foram estabelecidas propostas para imóveis desativados além de criar um anexo para o Terminal no sentido de servir de apoio para os ônibus que chegam ao Terminal, tendo como referência o Terminal do Tietê em São Paulo. Nesse sentido, este trabalho tem como foco o projeto de intervenção urbanística na Praça João XXIII e seu entorno, tendo como foco a mobilidade urbana da área e na preservação das funções que o Terminal Rodoviário Luiz Garcia presta a população diariamente, ampliando sua estrutura física para comportar as demais linhas do interior do Estado que atualmente sofre com a falta de estrutura de apoio.

REFERÊNCIAS

ARAUJO, Francisco Víctor Santos de. **Empresa Nossa Senhora de Fátima: Orgulho para Josino e para Sergipe**. Grupo “ Minha Terra é SERGIPE”, maio 2013. *In*: <http://grupominhaterraesergipe.blogspot.com/2014/08/empresa-n-s-de-fatima-orgulho-para.html>. Acesso em 21/12/2018.

AZEVEDO, Kátia. **Quem herdará a malha ferroviária?**. Jornal do Dia, janeiro 2014. *In*: http://www.jornaldodiase.com.br/noticias_ler.php?id=9451. Acesso em 11/10/2018.

BARRETO, Luiz Antônio. **Personalidades Sergipanas**. Aracaju: Typografia, Editorial, 2007.

BENEVOLO, Leonardo. “História da Arquitetura Moderna”. São Paulo: Editora Perspectiva, 3ª edição, 2001.

BERNARDES, Adriana; MAIA, Flávia. **Conheça a história de como Brasília integrou o país por meio das rodovias**. Correio Braziliense, agosto 2016. *in*: https://www.correiobrasiliense.com.br/app/noticia/cidades/2016/08/08/interna_cidadesdf,543502/conheca-a-historia-de-como-brasilia-integrou-o-pais.shtml. Acesso em 30/07/2018.

BRAZ, Carlos. **Uma joia da arquitetura moderna no caos urbano de Aracaju**. Sirecom, maio 2017. *in*: <http://sirecomse.com.br/noticias/uma-joia-da-arquitetura-moderna-no-caos-urbano-de-aracaju>. Acesso em 31/07/2018.

DUARTE, Gabriel et al. **Projeto Central do Brasil**. Arquitextos, Rio de Janeiro, 111.03, Vitruvius, mar.2010. *in*: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/10.111/3614>. Acesso em 10/08/2018.

FARIAS, Itamara Feitosa. **Habitação de interesse social. No Centro Histórico de Aracaju: Uma Estratégia de Recuperação de Áreas Centrais**. 107 f. Trabalho Final de Graduação. Universidade Tiradentes, 2016.

FERRO, Sandra Regina Oliveira Passos de Bragança et al. **Sistema integrado de Transporte: Análise da Política de transporte, modalidade ônibus, das cidades de Curitiba, João Pessoa e Aracaju**. 13f, Fortaleza, 2015.

GADENS, Leticia Nerone. **O processo de degradação física das áreas centrais e sua relação com dinâmica urbana: estudo de caso em Curitiba, Paraná.** 2010. 150 f. Dissertação (mestrado) – Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba.

JORNAL DA CIDADE. **Rodoviária Velha faz 50 anos e continua com um ótimo movimento de ônibus e pedestres.** Aracaju, 2012.

JUNIOR, Wilson Ribeiro dos Santos Junior. **Requalificação de Áreas Centrais no Brasil: O Global e o Local.** 17 f., Servilha, 2006.

LUCENA, Felipe. **História da Central do Brasil.** DiariodoRio.com, fevereiro 2015. In: <https://diariodorio.com/historia-da-central-do-brasil/>. Acesso em 10/08/2015.

MELINS, Murillo. **Aracaju pitoresco e lendário.** Aracaju: EGBA-Empresa gráfica da Bahia, 2015.

MELINS, Murillo. **Aracaju Romântica que vi e vivi.** Aracaju: Unit, 2007.

MENESES, Ulpiano Toledo Bezerra. **A Cidade Como Bem Cultural. – Áreas envoltórias e outros dilemas equívocos e alcance da preservação do patrimônio urbano.** [S.I.: s.n] [2010?].

Ministério das Cidades. **Manual de Reabilitação de áreas centrais.** Brasil, 2008.

Ministério das Cidades. **Implementação de Ações em Áreas Urbanas Centrais e Cidades Históricas.** Brasil, 2011.

NOGUEIRA, Adriana Dantas. **Patrimônio Arquitetônico e História Urbana: Ensaio sobre o patrimônio arquitetônico de Sergipe e sobre a estruturação sócio-especial de Aracaju.** São Cristóvão: Editora UFS; Aracaju: Fundação Oviêdo Teixeira, 2006.

PIRES, Lucas. **Grandes Líderes da História.** Arte Antiga, Ed. 19, 2012, p.34-45.

SANTANA, Lucyleide Santos. **Os vazios urbanos nos centros de cidades como lugar para a habitação de interesse social: o caso de Maceio/AL.** 2006. 155f. Dissertação (mestrado em Arquitetura e Urbanismo: Dinâmica do Espaço Habitado) – Universidade Federal de Alagoas. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Maceió.

SEGAWA, Hugo. **Arquiteturas no Brasil 1900-1990.** São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2002.

SERGIPE. Decreto n.21.766, de 09 de abril de 2003. **Declara de interesse público para fins de inscrição e tombamento ao Patrimônio Histórico e Artístico de Sergipe, a preservação do prédio da antiga Estação Rodoviária “Governador Luiz Garcia”, localizado na Cidade de Aracaju.** Aracaju, p.1-2, abril, 1 trim. 2003. Legislação Estadual.

SILVA, César Henriques Matos. **Espaço público político e urbanidade: o caso do centro da cidade de Aracaju.** 2009. 314 p. Doutorado (tese) – Universidade Federal da Bahia, Fac. de Arquitetura, 2009.

SILVA, César Henriques Matos e. **Espaços públicos fortes: transformações e ressignificações do centro da cidade de Aracaju.** São Cristovão: Editora UFS, 2014.

SOUZA, Barbara Cecilia Machado Fontes de. **Desenvolvimento Regional e Gestão Metropolitana: Reflexões a Partir da Política Habitacional na Região Metropolitana de Aracaju.** 143p. Dissertação de Mestrado – Universidade Federal de Sergipe, 2009.

STURM, Heloisa Aruth. **Nova Central do Brasil vai juntar antigo e moderno.** Estadão, setembro 2012. *In:*<https://brasil.estadao.com.br/noticias/geral,nova-central-do-brasil-vai-juntar-antigo-e-moderno,925937>. Acesso em 10/08/2018.

VAZ, Lilian Fessler, REZENDA, Vera F., MACHADO, Denise Pinheiro. **Centros urbanos: transformações e permanências.** Rio de Janeiro: Casa 8: PROURB, 2012.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço Intra-Urbano no Brasil.** São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2º edição, 2001.

APÊNDICE – MODELO DO QUESTIONÁRIO APLICADO

UFS – UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE

CAMPUS LARANJEIRAS

DAU – DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO

ALUNO: TAUAN DE SANTANA GONÇALVES / MATRÍCULA: 201210043250

QUESTIONÁRIO SOBRE A IMPORTÂNCIA DO TERMINAL RODOVIÁRIO LUIZ GARCIA NO COTIDIANO DA POPULAÇÃO QUE A UTILIZA.

ENTREVISTADO Nº _____

1 – LOCAL ONDE MORA?

() ARACAJU

() OUTRO MUNICÍPIO. QUAL? _____

2 – SE MORA EM OUTRO MUNICÍPIO, VEM A ARACAJU PARA:

() TRABALHO

() ESTUDO

() PASSEIO

3 – COM QUE FREQUÊNCIA UTILIZA O TERMINAL LUIZ GARCIA (RODOVIÁRIA VELHA)?

() DIARIAMENTE

() ALGUNS DIAS DA SEMANA.

() UMA VEZ POR MÊS

4 – AO CHEGAR AO TERMINAL VOCÊ SE DESLOCA PARA OUTRO PONTO DA CIDADE ALÉM DO CENTRO?

() SIM

() NÃO

5 – PARA SE DESLOCAR PARA OUTRO BAIRRO/LOCAL DA CIDADE, VOCÊ UTILIZA?

() O TERMINAL DE INTEGRAÇÃO, LOCALIZADO VIZINHO AO TERMINAL RODOVIÁRIO.

() PONTOS DE TÁXI ESPECIAL OU LOTAÇÃO, LOCALIZADO NAS PROXIMIDADES DO TERMINAL RODOVIÁRIO.

6 – A ATUAL LOCALIZAÇÃO DA RODOVIÁRIA FAVORECE PARA O DESLOCAMENTO PARA OUTRAS CIDADES DO ESTADO E PARA OUTRAS LOCALIDADES DE ARACAJU?

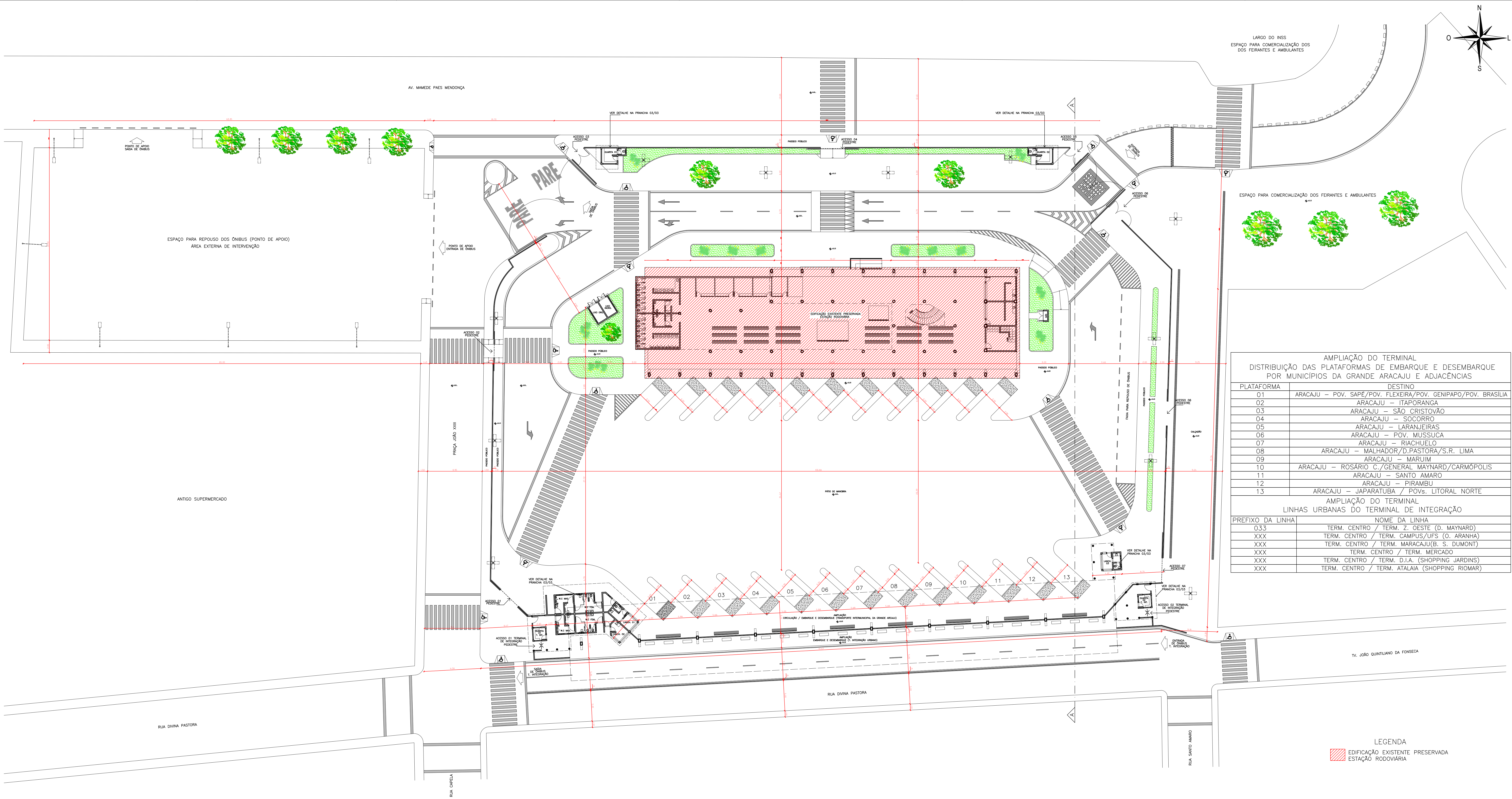
() SIM

() NÃO. POR QUE? _____

7 - QUAIS PROBLEMAS VOCÊ OBSERVA AO FREQUENTAR A RODOVIÁRIA?

8 – COMO É CIRCULAR NO ENTORNO DO TERMINAL?

9 – PARA VOCÊ, QUAL É A IMPORTÂNCIA DO TERMINAL PARA ARACAJU?



PLANTA BAIXA / IMPLANTAÇÃO GERAL
ESC. 1/250

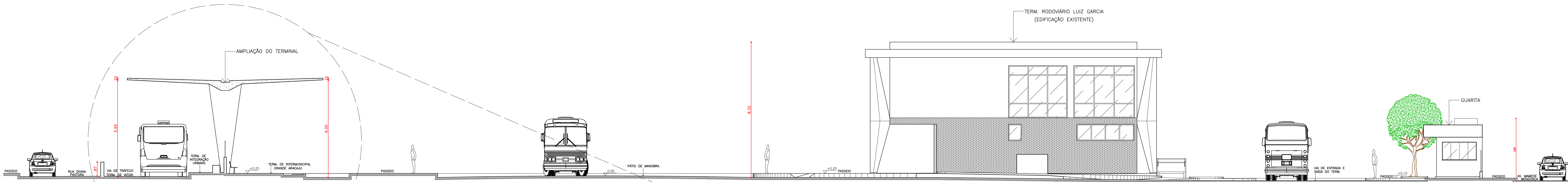
AMPLIAÇÃO DO TERMINAL	
DISTRIBUIÇÃO DAS PLATAFORMAS DE EMBARQUE E DESEMBARQUE	
POR MUNICÍPIOS DA GRANDE ARACAJU E ADJACÊNCIAS	
PLATAFORMA	DESTINO
01	ARACAJU – POV. SAPÉ/POV. FLEXEIRA/POV. GENIPAPÓ/POV. BRASÍLIA
02	ARACAJU – ITAPORANGA
03	ARACAJU – SÃO CRISTÓVÃO
04	ARACAJU – SOCORRO
05	ARACAJU – LARANJEIRAS
06	ARACAJU – POV. MUSSUCA
07	ARACAJU – RIACHUELO
08	ARACAJU – MALHADOR/D.PASTORA/S.R. LIMA
09	ARACAJU – MARUM
10	ARACAJU – ROSÁRIO C./GENERAL MAYNARD/CARMÓPOLIS
11	ARACAJU – SANTO AMARO
12	ARACAJU – PIRAMBU
13	ARACAJU – JAPARATUBA / POVS. LITORAL NORTE

AMPLIAÇÃO DO TERMINAL	
LINHAS URBANAS DO TERMINAL DE INTEGRAÇÃO	
PREFIXO DA LINHA	NOME DA LINHA
033	TERM. CENTRO / TERM. Z. OESTE (D. MAYNARD)
XXX	TERM. CENTRO / TERM. CAMPUS/UFS (D. ARANHA)
XXX	TERM. CENTRO / TERM. MARACAJU(B. S. DUMONT)
XXX	TERM. CENTRO / TERM. MERCADO
XXX	TERM. CENTRO / TERM. D.I.A. (SHOPPING JARDINS)
XXX	TERM. CENTRO / TERM. ATAÍIA (SHOPPING RIOMAR)

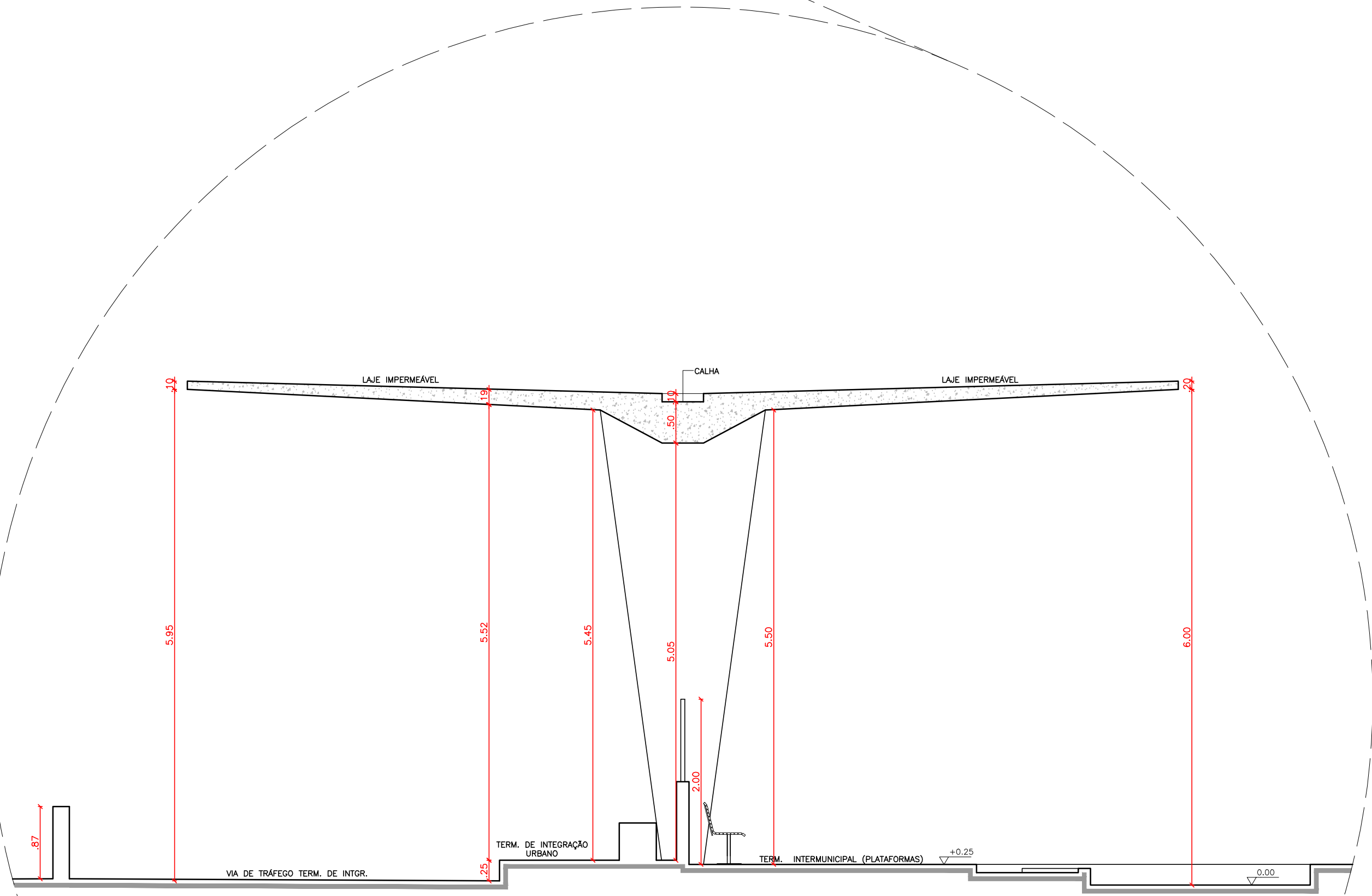
LEGENDA

EDIFICAÇÃO EXISTENTE PRESERVADA

ESTAÇÃO RODOVIÁRIA

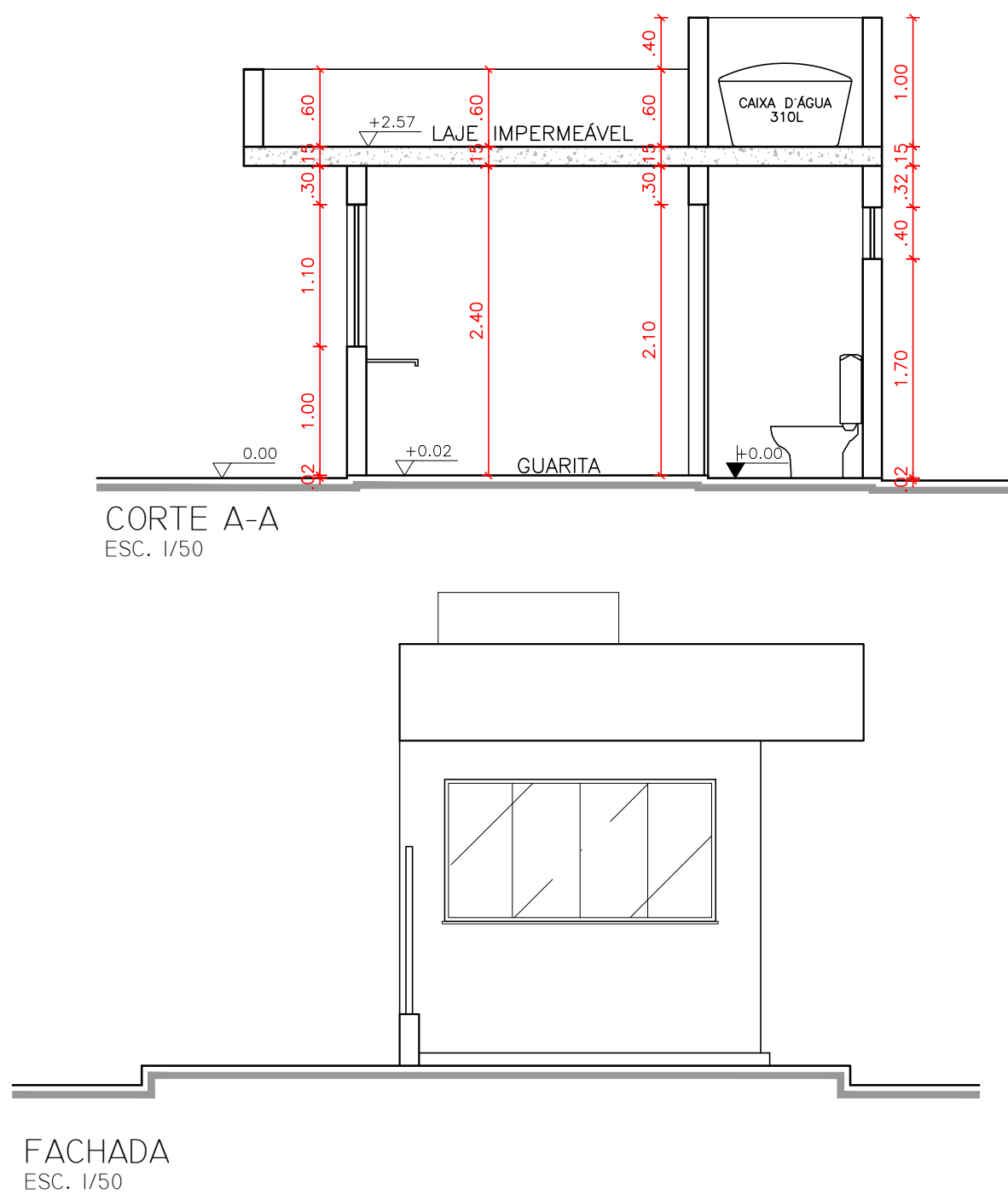
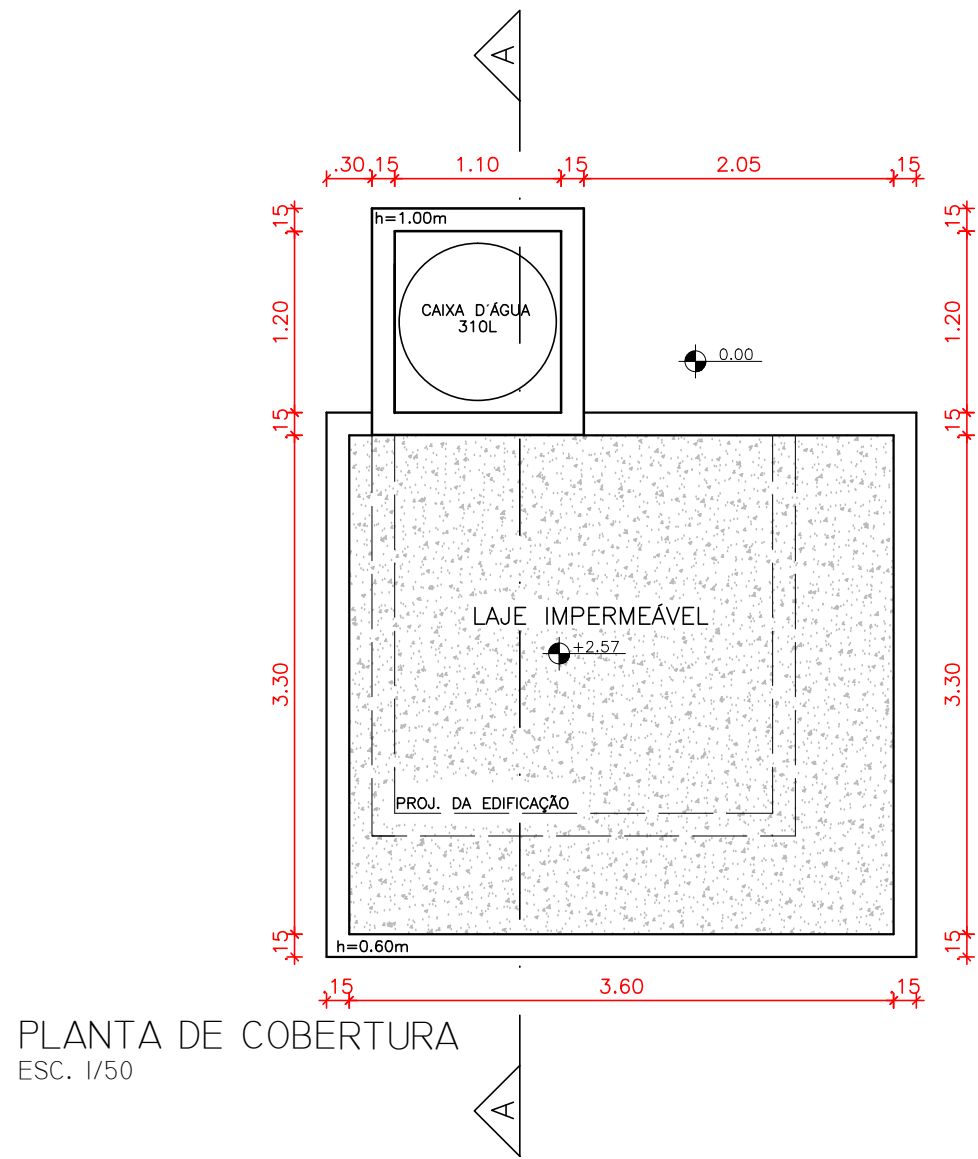
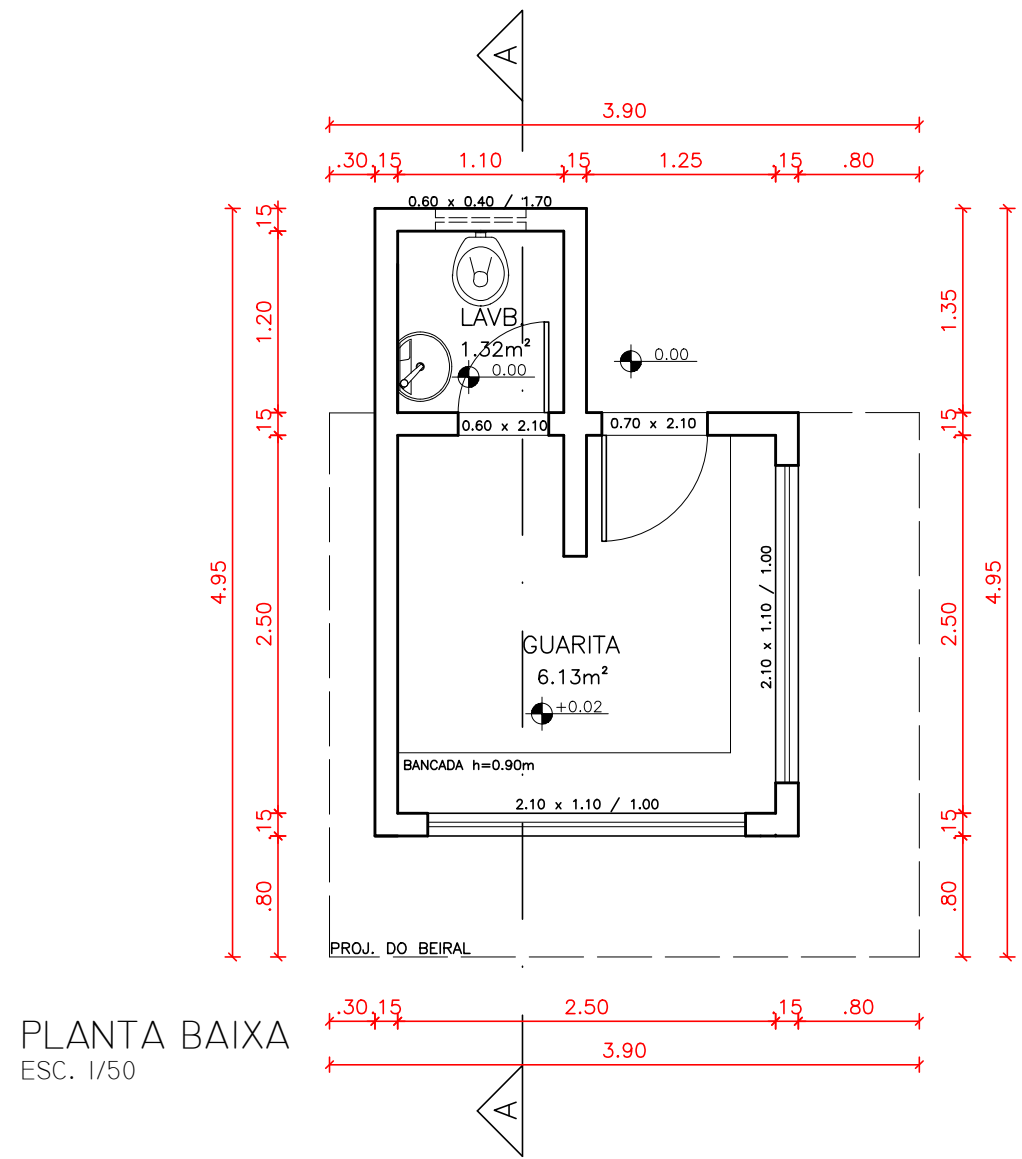


CORTE A-A
ESC. 1/100

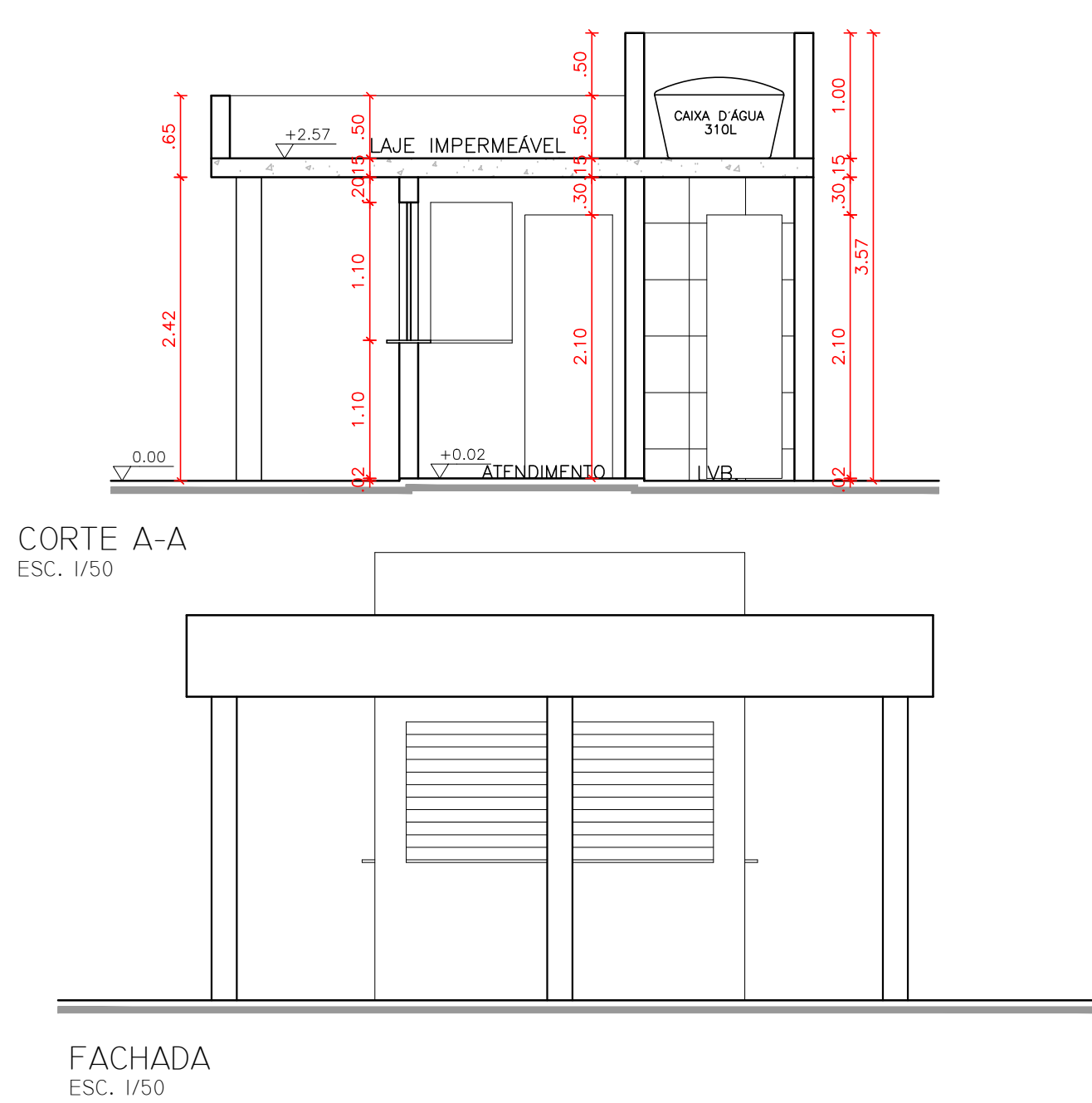
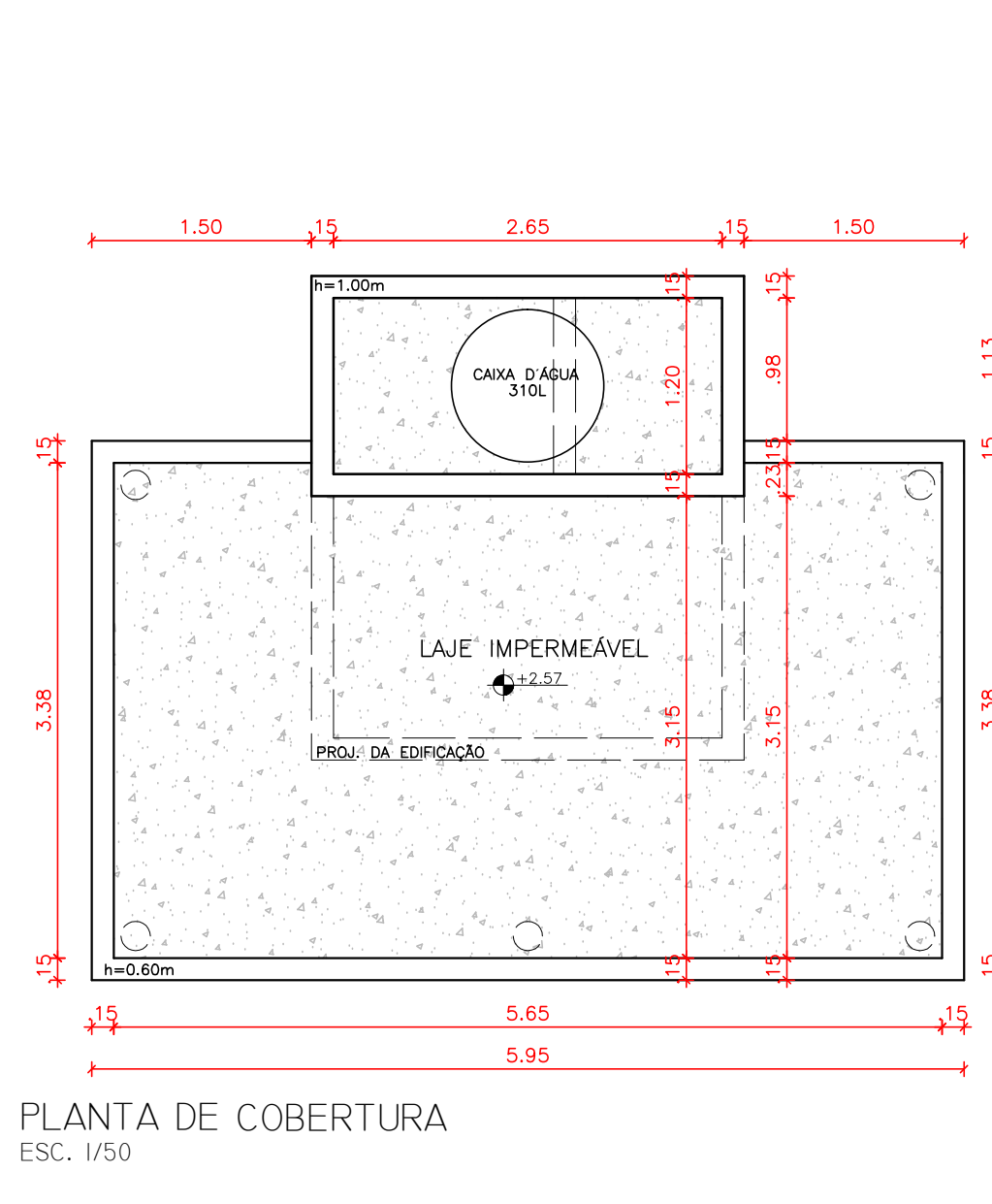
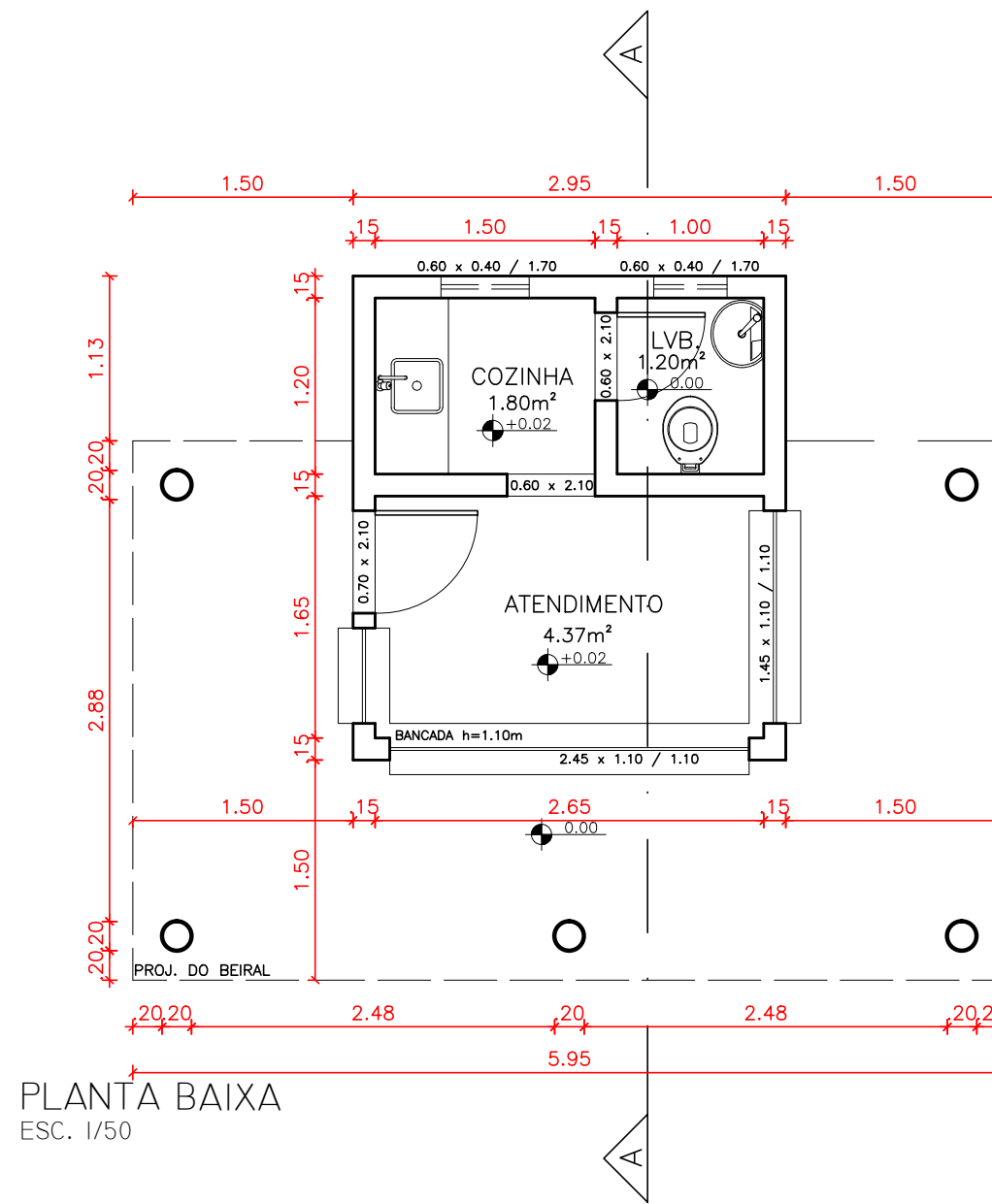


DETALHE / COBERTURA DAS PLATAFORMAS
ESC. 1/50

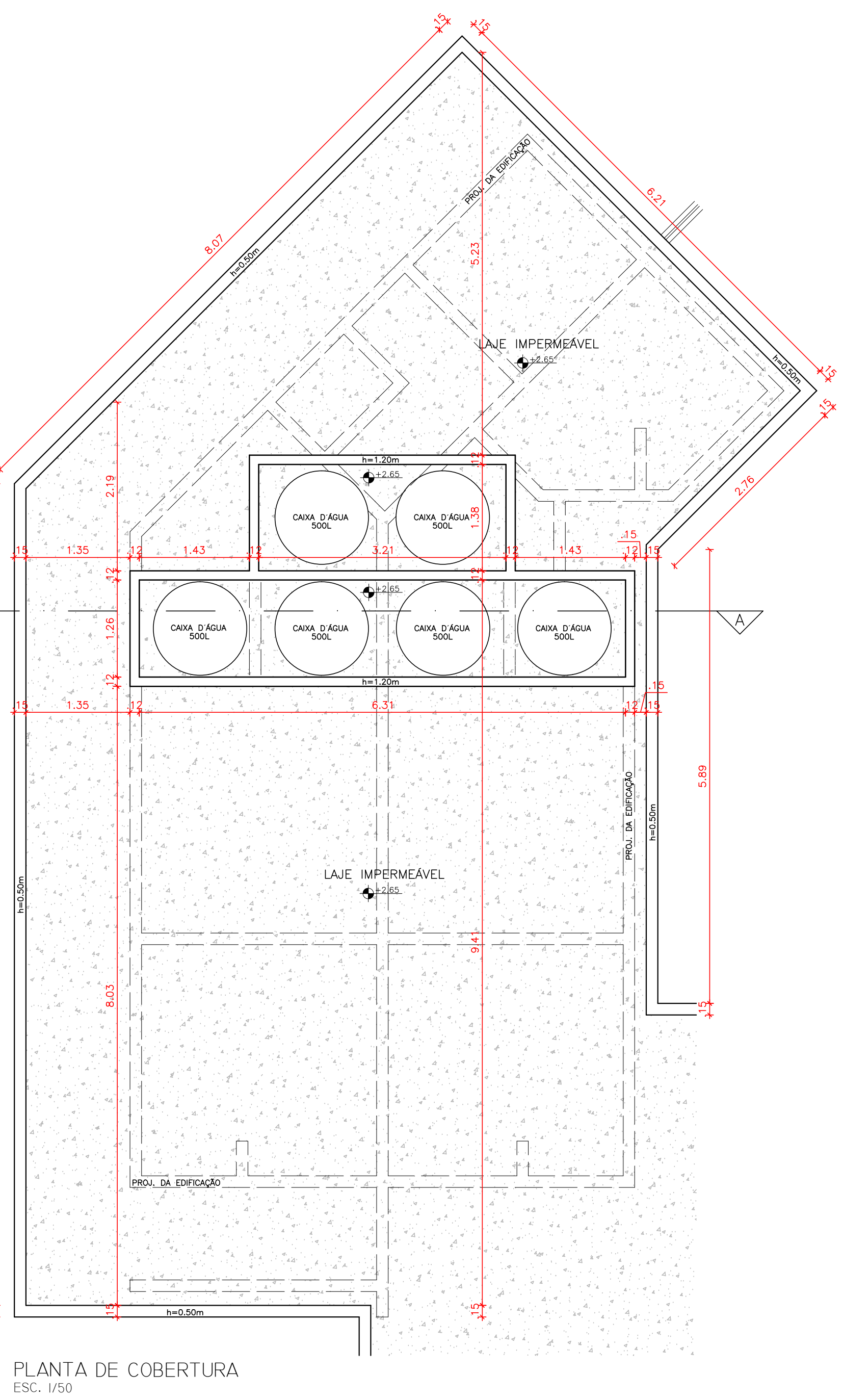
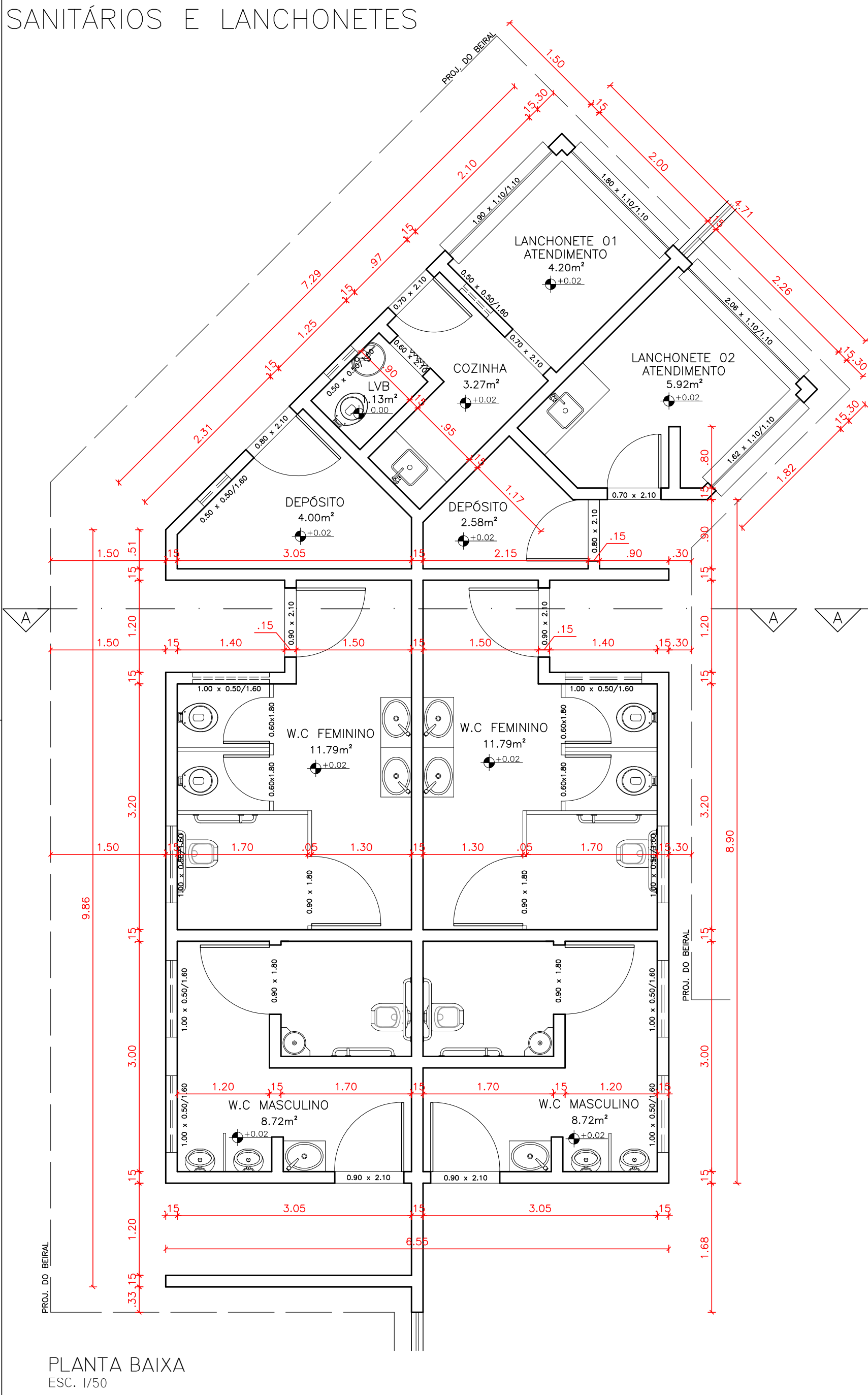
GUARITA



LANCHONETE 03



SANITÁRIOS E LANCHONETES



GUARITA 02 (TERM. DE INTEGRAÇÃO URBANO)

